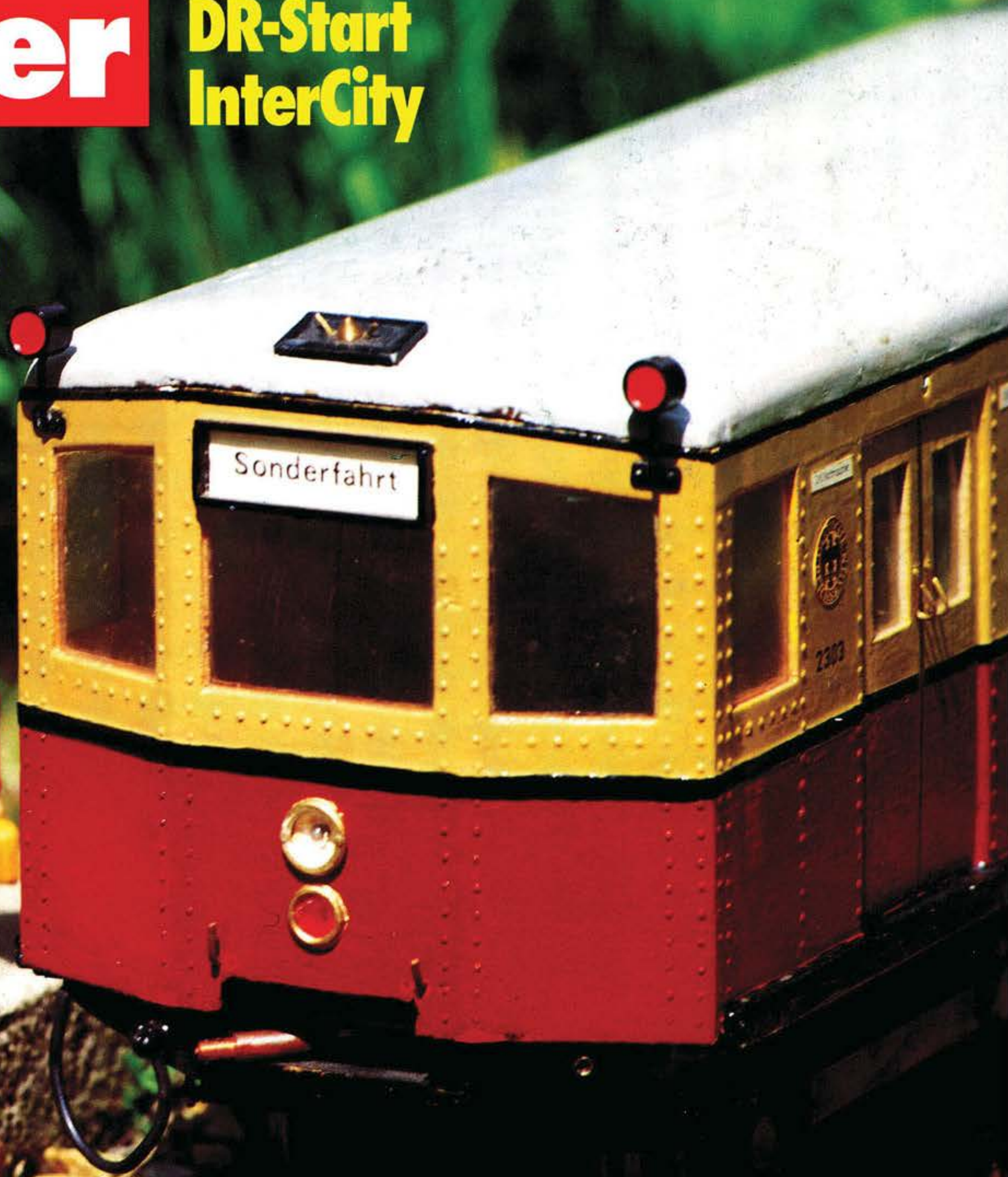
Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 7/91 DM 2,50
hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

DR-Start InterCity

Anhalter Bahn 150 Jahre

Elektrisch bis 1995



Sommer-Bahnsaison

BDEF-VERBANDSTAG ESSEN

Liebe Leser,



der große Knaatsch ist ausgeblieben. Im Winter hieß es immer wieder und vermehrt, der DMV als neuer Dachverband nehme seine Aufgaben nur ungenügend wahr, verkaufe statt dessen seine Mitglieder an den BDEF und lasse es überhaupt an Anleitung fehlen. Einige Bezirksverbände sahen sich schließlich veranlaßt, die Sache in die eigene Hand zu nehmen'. Sie gründeten Landesverbände.

Nun hat vom 9. bis 12. Mai in Essen der Verbandstag des BDEF stattgefunden, zum ersten Mal im vereinten Deutschland, zum ersten Mal mit Delegierten aus den neuen Bundesländern. Es waren nur wenige neue BDEF-Mitglieder erschienen, denn erst zehn Vereine des ehemaligen DMV sind dem BDEF beigetreten. Von einer Zwangsvereinigung kann hier kaum mehr ernsthaft die Rede sein.

Was den Vorwurf betrifft, der DMV habe seine neuen Aufgaben als Dachverband nicht erfüllt, so haben hierzulande wohl viele nicht exakt gewußt, was unter einem Dachverband zu verstehen ist. Das wurde uns in Essen klar, als wir die Debatte um den Antrag des Vorstandes auf Beitragserhöhung verfolgten. Nicht der Dachverband ist es, der Weisungen erteilt, Anleitungen gibt, Rechenschaft fordert. Das Sagen geht allein von den Vereinen aus; deren Interessen und Beschlüsse sind für die Delegierten bindend, werden auf dem Verbandstag zur Basis für die Arbeit des Dachverbandes. Das ist Demokratie von unten.

Essen hat uns Teilnehmern aus den neuen Bundesländern ein Weiteres gelehrt. In erstaunlichem Maße zeigten die Modell- und Eisenbahnfreunde, was ein gut geführter Verband an Leistungsstärke aufzubringen vermag. Da waren nicht nur Stadtrundfahrten mit Straßenbahnen und Bussen zum Sondertarif von 19,– DM für volle vier Tage auf allen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr organisiert, sondern Betriebsbesichtigungen von Krupp bis Thyssen, von der DB bis zur Waggonbauindustrie, von Straßenbahnunternehmen bis zu Schachtanlagen, von Häfen bis zu Kraftwerken und Museen. Und da gab es die zehnstündige Ruhrgebietsrundfahrt, die ein Mehrfaches ihres Fahrpreises von 65,– DM wert war. Wann hat man schon die Chance, im Schrittempo eines Sonderzuges über die Betriebsgleise von Hüttenwerken zu fahren, unmittelbar vorbei an Hochöfen, Kokereien und Steinkohlekraftwerken, deren auffallendstes Merkmal nichtqualmende Schornsteine sind? Das alles bei sehr sachkundiger und engagierter Erläuterung über die Zugfunkanlage.

Es waren allerdings nicht diese Angebote schlechthin, was imponierte. Alle Aktivitäten, die sichtbar oder hinter den Kulissen notwendig wurden, sind von den BDEF-Mitgliedern ausschließlich in der Freizeit erbracht worden.

Na und, werden Kritiker einwenden, ehrenamtliche, gesellschaftliche Arbeit ist für ex-DDR-Bürger wahrlich nichts unbekanntes, schon gar nicht für die Tausenden in den Arbeitsgemeinschaften des DMV.

Sicher. Allerdings gibt es im Gegensatz zum ehemaligen DMV beim BDEF nicht einen bezahlten, hauptamtlichen Funktionär. Und das ist für einige Leute aus der ex-DDR nur schwer nachvollziehbar.

F. Bauer

Den Museumszug der Berliner S-Bahn mit der 2. Klasse in blauem Anstrich baute Hans-Joachim Maruhn aus Oranienburg 1988 in Spur II. In diesem Sommer fährt sie das vierte Jahr durch seinen Garten.

Fotos: KLAWIAN



RUBRIKEN



43 Kleinserien-ETA mit neuem Antrieb

Der H0-Bausatz des Akkumulatorentriebwagens ETA 177 aus Marienberg zählt seit einigen Jahren zu den Spitzenmodellen der ostdeutschen Kleinserienproduktion. Leider stellte die Antriebsvariante keine gute Lösung dar. Eine solche ist aber der Motorisierungsvorschlag unseres Autors.

46 Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT_e

Seit Beginn der Veröffentlichungen über die Winzlinge auf der 6,5-mm-Spur in unserer Zeitschrift ist das Interesse an dieser Serie stark gewachsen. Diesmal stellt der Autor den Bau der Lokomotive vor, ein Modellbauvergnügen, das nicht einmal 50 mm lang ist.

48 Die magische Vierzehn

Vierzehn Tage dauerte 1971 die Enteignung der Firma Auhagen, vierzehn Monate dauerte 1990 die Reprivatisierung zur AUHAGEN GmbH. Unser Beitrag über den Marienberger Bausatzhersteller beschreibt detailliert den Existenzkampf in den neuen Bundesländern und ist mehr als ein Firmenporträt.

49 Nordmodule in Lübeck

Daß die Modulbauweise immer mehr Anhänger findet, ist mehr als eine Modeerscheinung. Über Möglichkeiten und Grenzen von Modulanlagen konnte sich MEB auf einer Ausstellung in Lübeck und beim FREMO-Jahrestreffen in Porta Westfalica informieren.

51 Das Bayerische Eisenbahnmuseum

Das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen ist Ausgangspunkt der als Museumsbahnen betriebenen Strecken nach Dinkelsbühl und Wassertüdingen. Drei Triebwagen, vier elektrische Lokomotiven, neun Diesel- und 18 Dampflokomotiven sind zu besichtigen. Wann, wo, wie teuer: MEB informiert.

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

2. Juli Jubiläum Bruchhausen-Vilsen

Zum 25. Mal jährt sich der Tag, an dem der erste offizielle Museumszug in Deutschland auf die Strecke ging. Dazu veranstaltet der Deutsche Eisenbahn-Verein am Jubiläumstag in Bruchhausen-Vilsen eine große Kleinbahnparade. Ab 11.00 Uhr werden zwölf verschiedene Zuggarnituren den dortigen Betriebsbahnhof verlassen. Zum Einsatz gelangen mehrere Triebwagen, eine Draisine sowie alle betriebsfähigen DEV-Diesel und Dampflokomotiven vor unterschiedlichen Personen- und Güterzügen.
Genau wie vor 25 Jahren erhält der Jubiläumszug um 14.40 Uhr im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen den Abfahrauftrag. Wie damals besteht der Zug nur aus der mit der Dampflok BRUCHHAUSEN baugleichen Lok HOYA und dem Personenwagen Ci 14 ex Mosbach – Mudau, mit denen die erfolgreiche Geschichte der deutschen Museums-Eisenbahnen begann.
Info: Deutscher Eisenbahn Verein e.V., Postfach 1106, W–2814 Bruchhausen-Vilsen, Telefon: 04252/414.

6. 7. / 7. 9. Stadtrundfahrten

mit historischen Straßenbahnen durch Magdeburg, Besichtigung des Betriebshofes Nord. Fahrpreis: 15,– DM per Einzahlung, Bestätigung durch den Veranstalter.
Info: Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V., Jürgen Puchert, Hans-Grade-Str. 108, O–3038 Magdeburg.

Kleinbahnfahrten

mit Dampf- und Dieseltraktion zwischen Rinteln und Stadthagen (DB KBS 265) zu folgenden Terminen: 7. 7., 21. 7., 4. 8., 18. 8., 1. 9., 15. 9., 13.10., 8. 12. traditionelle Nikolausfahrt nach besonderem Fahrplan, 5. 1. 92 Winterfahrt aus Anlaß des 20jährigen Bestehens des Vereins. Info: Dampfeisenbahn Weserbergland e. V., Postfach 12/11, W–3064 Bad Eilsen.

12. – 14.7. und 19. – 21.7. Bad Doberan

Modellbahnausstellung der Interessengemeinschaft »Mecklenburgische Eisenbahnen« und BSW-Modellbahn Lübeck 10–18 Uhr, freitags 14–18 Uhr in der Erweiterten Oberschule Bad Doberan. Info: Horst Herring, Oldenburger Str. 8, W–2400 Lübeck.

Ausstellung/Sonderfahrten

13. / 14.7. Fahrzeugausstellung im Bahnhof Zschopau, anläßlich »125 Jahre Eisenbahn Chemnitz – Annaberg«, Vorführungsfahrten mit Lok 89 6009.
13. 7. Traditionseilzug von Chemnitz – Wüstenbrand – Glauchau – Rochlitz nach Chemnitz mit Lok 50 3616 und 58 3047.
14. 7. Traditionsfahrten zwischen Radebeul Ost und Radeburg und zurück mit Lok 99 539 von 12.13 bis 16.42 Uhr.
27 .7. Dampflok-Sonderfahrt mit 03 001 Dresden – Zittau – Dresden, Gelegenheit zur Fahrt mit der Schmalspurbahn ins Zittauer Gebirge.
27. 7 Traditionseilzug Zwickau – Johanngeorgenstadt – Zwickau mit Lok 50 849.
Info: Arbeitsgruppe »Sachsendampf« der Rbd Dresden, Ammonstr. 8, O–8010 Dresden.

Sauerländer Kleinbahn

Fahrten von Hüinghausen – Köbbinghausen nach Plettenberg-Stahl auf 1000-mm-Spur am 14. 7., 28. 7., 11. 8. (v), 25. 8., 7. / 8. 9., 29. 9., 13. 10. (v), 26. / 27. 10. (v ≙ Dieselbetrieb). Fahrpreise: Erw. 3,–, Kinder 4–12 Jahre 2,– (einf. Fahrt), Erw. 5,–, Kinder 3,– (Rückfahrkarte), Erw. 15,–, Kinder 9,– DM (Tageskarte).
Info: Märkische Museums-Eisenbahn e.V., Postfach 1346, W–5970 Plettenburg.

15. 7. - 27. 9. Ingolstadt/Donau

Ausstellung zur Geschichte der Ingolstädter Pferdestraßenbahn in der Filiale der Sparda-Bank Ingolstadt, Harderstraße (100 m vom Omnibusbahnhof, Stadtbuslinie 10 ab Hauptbahnhof). Öffnungszeiten: Montag–Freitag 8–12 Uhr, 13–16 Uhr. Verkauf der Broschüre „Ingolstädter Tramway Hermann Reuß 1878–1921“, Preis 8,– DM. Info: Leonhard Bergsteiner, Blücherstr. 38, W–8070 Ingolstadt.

19. - 29. 7. BEF-Studienfahrt

„Dampf in Belgien“, Museumsbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnmuseen, Überlandstraßenbahnen, Schiffsfahrt in Belgien, 8 Übernachtungen/Halbpension in Brüssel und Namur. Teilnehmerpreis für Mitglieder BEF u. ä. 1995,– DM, für alle anderen Teilnehmer 2035,– DM. Info: Berliner Eisenbahnfreunde e. V., Studienfahrt „Verkehr in Belgien“, Stresemannstr. 30, W–1000 Berlin 61.

20. 7., 11. 8., 3. 10. Windbergbahn

von Dresden Hbf nach Gittersee jeweils 10 Uhr und 14 Uhr. Fahrpreise: Erwachsene 14,–, Kinder bis 16 Jahre 9,– für Hin- und Rückfahrt, Einzelfahrt Erwachsene 9,–, Kinder 6,– DM. Info und Kartenbestellung: Wolfgang Knöfel, Flügelweg 10, O–8029 Dresden.

Dampfsonderfahrten

mit Güterzuglok 52 7596 am 4. 8., 7. 8., 14. 8. und 25. 8. von Eyach nach Hechingen, mit Sonderbus zur Burg Hohenzollern.
25. 8. Stadtfest in Haigerloch mit Lok 64 289 am 8. 8., 11. 8. und 15. 8. von Bad Friedrichshall-Jagstfeld nach Ohrnberg.
Historischer Dampfzug auf der Strecke Gammertingen–Kleinengstingen–Münsingen.
Fahrtage: 6. und 18. 8.
Schloß Sigmaringen ist das Ziel am 13. 8. mit Lok 52 7596 von Eyach über Hechingen nach Gammertingen. Auskünfte bei: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 100201, W–7460 Balingen, Telefon: 07476/7949.

Sonderfahrten Ungarn

bis 24. 8. Nostalgiedampfzug, sonnabends Budapest Südbahnhof ab 8.20, an Siófok an 10.40 und zurück, bis 25. 8. ab Siófok 18.45, an Budapest Südbahnhof 20.25, vsl. mit den Lokomotiven 424.262 oder 424.287,
bis 25. 8. Dampfloksonderzüge
am Plattensee mit Lok 324.540 oder 324.1564 und historischem Wagenpark, täglich, außer freitags, Balatonfüred ab 10.30, Tapola an 12.06, Tapola ab 16.05, Balatonfüred an 17.40.
Info: Andor Nemeth, Neteljcs u. 54 III 2, H–1078 Budapest.

31. 8. Historischer Fahrbetrieb

auf der Waldeisenbahn Muskau zwischen Weißwasser und Mühlrose, Fahrpreis: 10,– DM. Am 1. 9., 7.9., 8. 9. (Dampf). Zwischen Weißwasser und Halbendorfer Wechsel, Fahrpreis: 6,– DM. Info: Waldeisenbahn Muskau e.V., PF 1, O–7580 Weißwasser.

7. 9. Sonderfahrt

mit Lok 50 3527 von Bützow über Karow/Meckl., Waren (Müritz) nach Möllenhagen. Anmeldeschluß: 1. August 91. Info: Warener Eisenbahnfreund e. V., K.-H. Neumann, Am Bahnhof 13, O–2061 Karow

Sommerbahnen

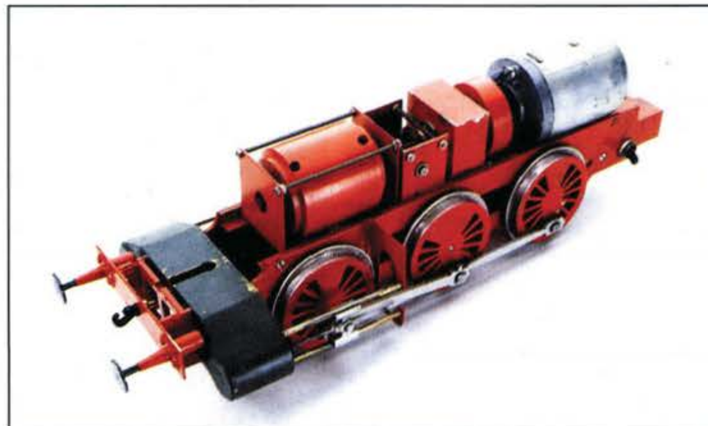


Die T 7 rangiert. Es ist die fünfte Version dieser Lokomotive, Baujahr 1989. Am Haken hat sie den Bahndienstwagen von 1990 und einen preußischen G-Wagen.

Mai kühl und naß füllt dem Bauern Scheun und Faß. Sosehr sich der Wonnemond in diesem Jahr bemüht, der Wetterregel gerecht zu werden: Die hohe Zeit der Gartenbahnen ist angebrochen, der jährliche Aufbau der Anlagen beginnt, im Winter entstandene neue Brücken werden eingehoben, Stauden umgesetzt, Gleise umverlegt und die übrigen winterfesten Anlagen einer gründlichen Inspektion unterzogen. Und mit Befriedigung stellen die Gartenbahner beim Blick in den MEB-Fahrplan fest: na bitte, die Freunde sind nicht der Wende zum Opfer gefallen, die traditionellen Treffen finden auch in diesem Jahr wieder statt.

Einer der leidenschaftlichen Modelleisenbahner dieses Landes ist Hans-Joachim Maruhn (41), in Oranienburg beheimatet, mit ein paar Metern Garten ums Haus und einigen Katzen auf dem Grundstück, von denen eine den Beinamen »Streckenläufer« erhalten hat. Schon von klein an zeigte sie einen ausgeprägten Hang zur Modellbahn: eines Tages mußte sie aus einem G-Wagen befreit werden, in den sie sich hineingezwängt hatte (was für die Standfestigkeit der Maruhnschen Eigenbauten spricht). Seitdem meidet sie die Fahrzeuge, schreitet aber fast täglich die Spur-II-Strecken ab, instinktsicher und akurat ihre Pfötchen auf die kleinen Schwellen setzend.

Damit sind wir beim Thema. Gelernt hat Hans-Joachim Maruhn Betriebs- und Verkehrs-Eisenbahner in Jüterbog und Wustermark. Vom Elternhaus war er nicht verwöhnt. Es gab daher irgendwann nur eine Spur-S-Bahn zum Aufziehen mit zwei Weichen und einer 90-Grad-Kreuzung. Doch sie und die in der Nähe der Bahn wohnende Großmutter genügten als Nährboden für den bekannten Bazillus, den man nur selten wieder los wird.



Den Dienst als Blockwärter mußte der Eisenbahner Maruhn 1971 quittieren. Permanente 12-Stunden-Schichten und der Ausfall jeglichen Urlaubs ließen den Kreislauf außer Tritt geraten; selbst die Armee verschonte ihn deswegen. Dafür bot sich eine Möglichkeit, die für die natürliche Begabung des Hans-Joachim Maruhn die ideale Chance darstellte. Nach einem Zwischenakt als Filmvorführer erhielt er in der Kinogeräte-Reparaturwerkstatt

Das Innenleben der T 7 (von links nach rechts): Die Schwungmasse besteht aus 60 mm dickem Stahl. Das Kegelradgetriebe geht auf die mittlere Achse. Hinter dem Lagerbock die Fliehkraftkupplung, dann der 12-V-Scheibenwischermotor mit zwei Geschwindigkeitsstufen aus einem Pkw Wartburg.



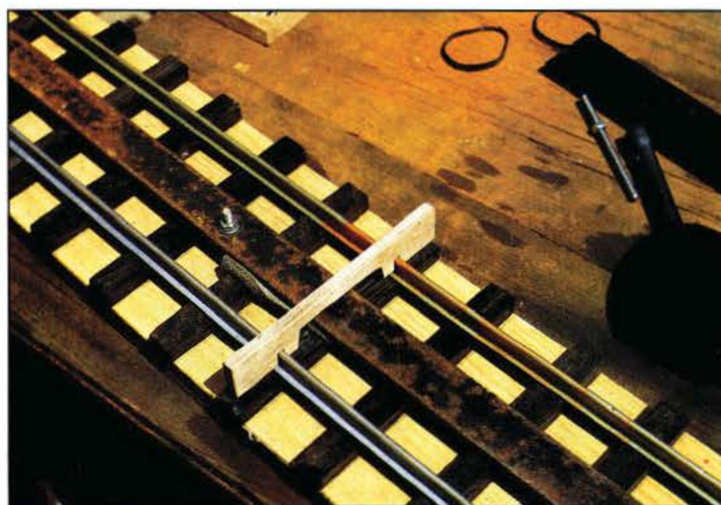
Die Schienenproduktion hat Hans-Joachim Maruhn durch den Eigenbau einer Rollvorrichtung mechanisiert: Kopf und Steg der späteren Schiene entstehen.



Der Schienenkopf wird von einer Lehre aufgenommen, die auch die Steghöhe bestimmt. Das gewalzte Blech wird gespreizt und zum Fuß abgewinkelt.



An einem angepunkteten Anschlag entlanggeführt läßt sich die Schienenfußbreite exakt, bequem und rasch zuschneiden. Zeit für die 600 mm lange Schiene: knapp 3 min.



Mit einer Lehre werden Schienen und Schwellen zum Gleisjoch verbunden. Als Schienenmaterial dienen verschrottete Trimetallbleche aus der Offsetdruckerei.

Oranienburg und bei den DEFA-Kopierwerken Johannisthal eine dreijährige Ausbildung in Feinmechanik, Optik, Elektrotechnik. Das entsprach in glücklicher Weise dem Naturell des nunmehr Oranienburgers, und im nu war er dabei, sich eine Anlage in TT zu schaffen; mehr ließen die Wohnverhältnisse nicht zu.

Eines Tages war der Bruder mit den Kindern zu Besuch. Natürlich verlangten sie vom Onkel Achim einen Spielnachmittag mit der Modellbahn. Als schließlich niemand mehr ohne Schwierigkeiten irgendwo hintreten konnte, stöhnte der Bruder: »Mann, Du hast so einen großen Garten; bau Dir doch draußen Deine Bahn auf!«

Damit begann ein Schaffen, das derjenige, der es nicht vor Ort erlebt hat, in der Darstellung für übertrieben hält. Buchstäblich aus dem Nichts, mit einem extrem geringen Aufwand an finanziellen Mitteln, mit einem maximalen Aufwand an Ideen, Einfällen, Unverdrossenheit, Ausdauer, handwerklichem Geschick und mit einem unglaublich kleinen Maschinenpark entstehen Modelle von Eisenbahnfahrzeugen und Gleisanlagen, die vielleicht in diesem oder jenem Detail das Hochziehen einer kritischen Augenbraue auslösen, in ihrer optischen Gesamtwirkung und vor allem in ihrer Funktionstüchtigkeit ihresgleichen suchen.

Nehmen wir als Beispiel die Tragfeder des Bahndienstwagens. Sie ist mehrlagig aus Messingblech geschnitten, und sie hängt, wie beim Vorbild, in Schäkeln. Damit entspricht sie völlig dem technisch-physikalischen Prinzip des Vorbildes und verleiht dem Fahrzeug einen Federweg von 10 mm. Es gibt keine noch so schlechte Gleislage, die der Wagen ohne den geringsten Anstand sicher durchfährt. An den Federböcken jedoch könnte man mäkeln. Hans-Joachim Maruhn mußte für solche Erfahrungen und Lösungen Lehrgeld zahlen. Als er sich 1985 mit seiner ersten T 7 auf einem Treffen Gleichgesinnter in Werdau vorstellte, erntete er manches Schmunzeln und den Rat: »Du mußt federn«. Die T 7 erhielt



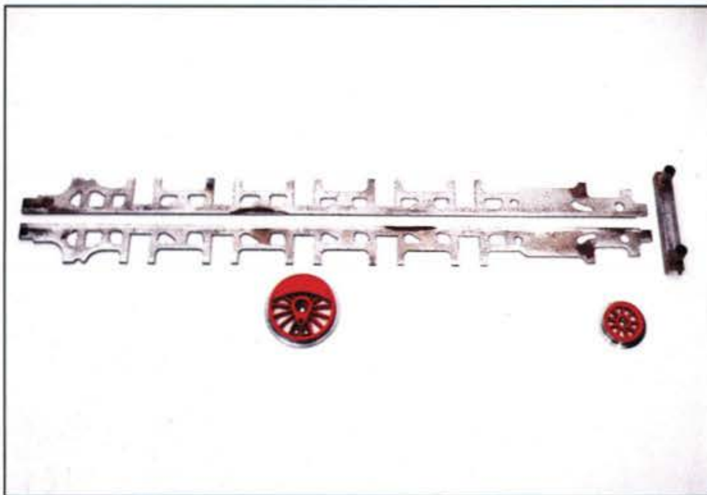
Bahndienstwagen Baujahr 1990.
Der Kupplungsbügel ist aus 1,5-mm-Stahldraht gebogen und die M-3-Gewindestange ist funktionstüchtig, hat aber den Schönheitsfehler, kein gegenläufiges Gewinde zu besitzen. Für die Nietimitationen mußten Stecknadeln die Köpfe hergeben. Die Wagenwände sind aus Sperrholz, die Fugen wurden eingeritzt. Das Wagendach besteht aus Pappe, präpariert mit farblosem Nitrolack. Beschriftet wurde mit Röhrchenfeder und Schablone.



Anreißen, anbohren, dann wird das 2-mm-Stahlblech mit der Laubsäge zur Radscheibe ausgeschnitten. Es folgen das Absägen des Radreifens von einem Stahlrohr sowie das Zusammenlöten beider Teile. Gegengewicht und Speichen aus Sperrholz werden eingeklebt.



Eine weitere Abteilung in Mahruhns Radsatzwerkstatt ist die Gießerei. Eine Gipsform nimmt das Gießharz auf. Der erstarrte Rohling wird bearbeitet und schließlich mit seinem Zwilling und der Achse zum Lauf- (oder Wagen-)radsatz komplettiert.



Die beiden Rahmenwangen für die Lokomotive mit der BR 44 sind aus 4 mm dickem Stahlblech ebenfalls mit der Laubsäge ausgeschnitten.



Die Pufferhülsen waren einmal ein 13-mm-Lampenpendelrohr; die Stößel sind von 10 mm dickem Rundstahl abgesägt, und als Teller wurden Unterlegscheiben aufgelötet.

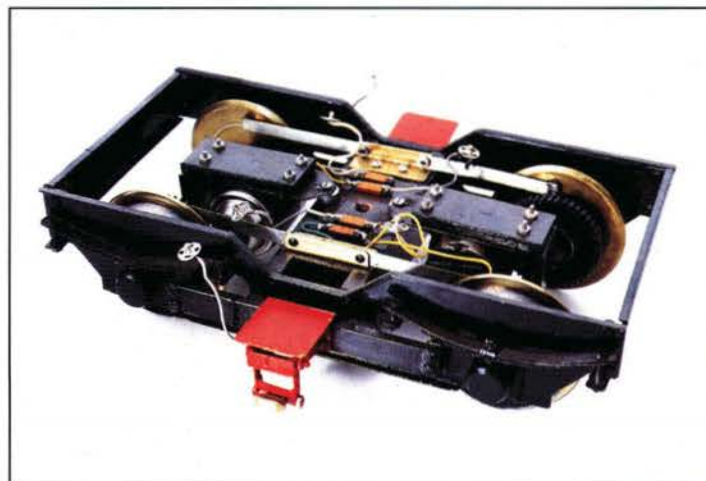
keinen Preis, wohl aber 83,5 Punkte (von 100 möglichen) und im Laufe der folgenden Monate insgesamt fünf Rahmen, mit denen der Erbauer hinter der Theorie und die Praxis des Kurvenlaufes zu kommen trachtete. Er vollzog damit eine Aufgabe nach, die seit 1829 viele große Geister der Eisenbahntechnik herausgefordert hat.

Einen geistig Verwandten fand Freund Maruhn im gleichaltrigen Uhrmachermeister Kirchner aus Oranienburg. Der half mit Erfahrungen und als Diskussionspartner – auch mit Metallaubsägeblättern aus dem Westen. Eine ausgediente Drehmaschine fand schließlich ebenfalls den Weg in die Maruhnsche Werkstatt, übrigens dort bis heute das einzige Großstück.

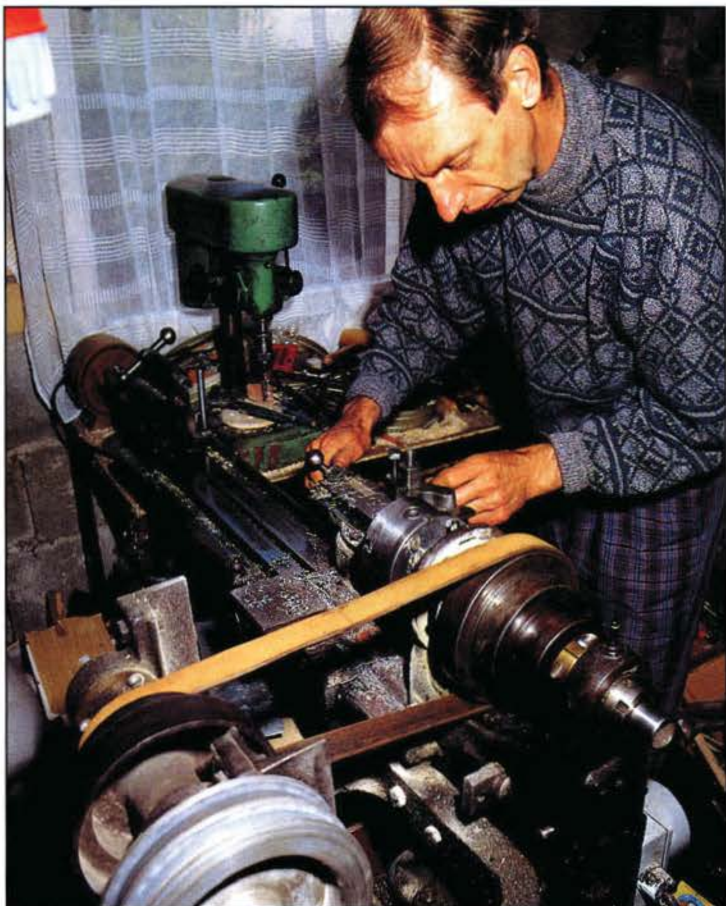
Die übrige Technologie des Mechanikers Maruhn zeigen unsere Bilder. Aber wohl nicht völlig. Denn als wir am 13. Mai das erste Mal an der Gartenpforte klingelten und es sich im Laufe des Gesprächs herausstellte, daß Ende Juni das Spur-II-Treffen in Werdau trotz der Wende wieder stattfinden würde, erklärte der Hausherr freudig überrascht: »Dann bleiben ja nur noch sechs Wochen Zeit! Gott sei Dank habe ich die Zeichnungen der 44 komplett zusammen. Heute kriegt man ja so etwas auf legalem Wege. Da will ich mal anfangen.«

Sprachs und hatte gerade noch so viel Zeit für uns, wie es die Höflichkeit gebietet. Ansonsten hat er viel davon; er ist arbeitslos. Die Filmgerätewerkstatt ist geschlossen. »So etwas gibt es nicht in der Bundesrepublik«, lautete die Begründung. Schade um die Gesellschaft, die für den Mann mit dem sensiblen Empfinden für technische Mechanik keinen Bedarf hat. Eine Lokomotive der Baureihe 44 in Spur II zu bauen, ist eine Herausforderung. Wir haben zugeschaut, wie die ersten Räder ausgesägt wurden. Wir melden jedoch ernsthafte Zweifel an, daß das komplette Fahrzeug Ende Juni in Werdau vorführbar sein wird. Sollten wir uns irren, korrigieren wir uns gern im Augustheft.

Fotos: KLAWIAN, Text: BORCHERT



Mit dem S-Bahn-Titelbild begann dieser Beitrag, ein S-Bahn-Detail soll hier folgen: das Triebgestell der Titelbahn. Bei diesen Rädern bestehen die Radscheiben aus Messing. An sie wurden als Radreifen Stahlringe weich angelötet. Die federnd aufgehängten Fahrmotoren waren einmal für Piko-Bastelbohrmaschinen vorgesehen. Obwohl die Stromabnehmer aus Messing voll funktionstüchtig, abklappbar und die Schleifschuhe federnd gelagert sind, ist ihr Gebrauch über eine Stromschiene problematisch: Im Falle einer Entgleisung entsteht viel Schaden.



Die Dreherei liefert neben den Achswellen auch die Kolben- und Schieberstangen. Die Drehmaschine ist das größte, aber wohl auch das am wenigsten genutzte Ausstattungsstück in der Werkstatt des Meisters.



Nummernschilder, gefertigt aus Messingblech mit normalem Leiterplattenätzmaterial.

Aus der Maruhnschen Spur-II-Urkundensammlung

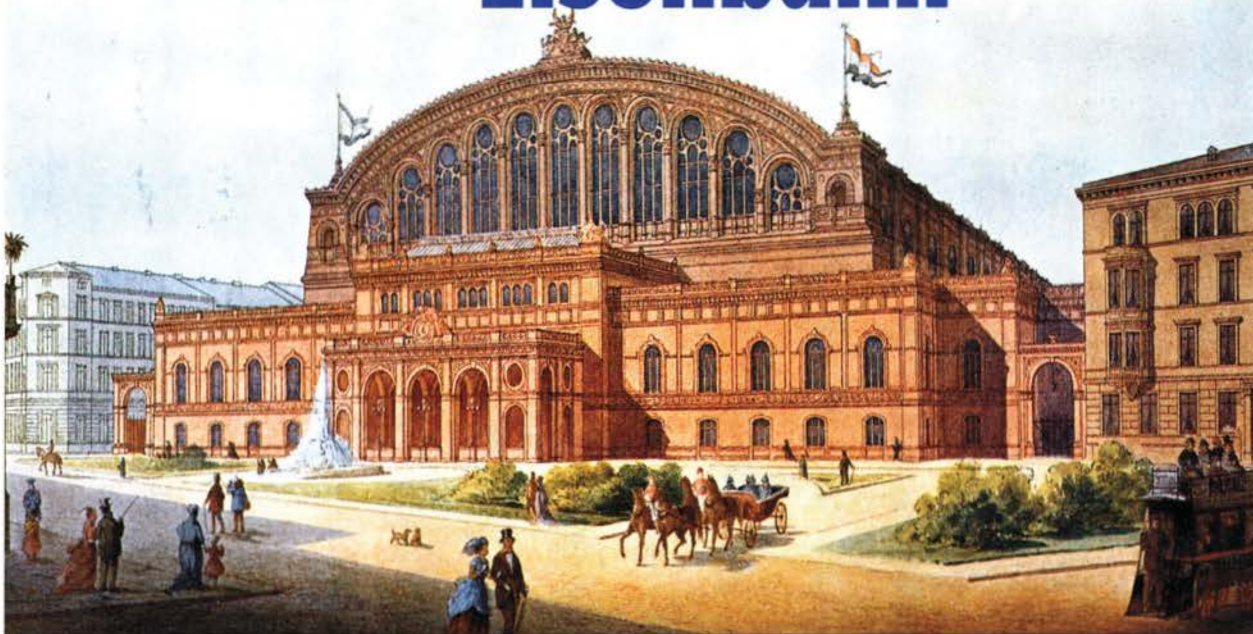
Berlin 1984	T 7-Tenderlokomotive (erstes Untergestell)	
Niesky 1984	dito	83,7 Punkte
Berlin 1985	G-Wagen (Glhs)	96 Punkte
Trutnow 1985	dito	81 Punkte
Berlin 1986	O-Wagen mit Bremserhaus	Diplom
Budapest 1986	dito	87,7 Punkte, 3. Platz
Werdau 1987	T 7-Tenderlokomotive (viertes Untergestell, gefedert)	
	S-Bahn-Viertelzug BR 276	Urkunde
Berlin 1987	S-Bahn-Viertelzug BR 167	
	BR 276	
	BR 270	
Berlin 1989	S-Bahn-Rangiertriebwagen	Ehrenpreis
Brünn 1989	dito	85,4 Punkte
Berlin 1990	Bahndienstwagen	85,4 Punkte
Budapest 1990	dito	85,2 Punkte, 3. Platz

Sonderfahrt

150 Jahre alt

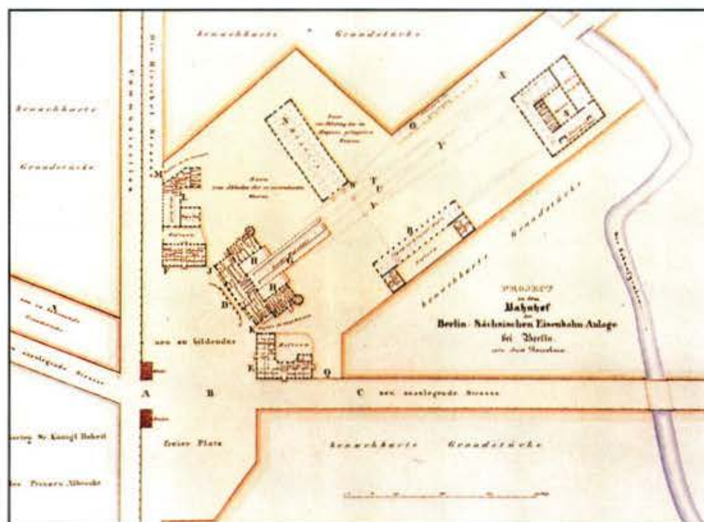
Berlin-Anhalter Eisenbahn

Wir möchten die Eröffnung der Teilstrecke zwischen Berlin und Jüterbog am 1. Juli 1841 zum Anlaß nehmen, einige Bilder der Erinnerung wiederzugeben. Diese Gedankensplitter sollen der Frage nachgehen, was die Anhalter Bahn für den Verkehr nach Süden war und auch, was sie vielleicht zukünftig wieder werden könnte.



Mehrere Entwürfe fertigte Franz Schwechten in den Jahren 1871-1874 an. Eine Zeichnung davon zeigt diese Ansicht des Anhalter Bahnhofes. Die Fassade wurde für den Bau dann noch in Details abgeändert.

Es liegt nun 150 Jahre zurück, daß die Eisenbahn von Berlin aus eine neue Richtung einschlug. Die Verbindung mit Sachsen war deren Ziel. Die Gesellschaft, die sich dies zur Aufgabe machte, nannte deshalb ihr Unternehmen auch Berlin-Sächsische Eisenbahn. Allerdings nicht lange. Noch vor der Eröffnung der Bahn wurde der Name zutreffenderweise in Berlin-Anhalter-Eisenbahn (BAE) geändert, denn sie schloß auf anhaltinischem Gebiet in Köthen an die Strecke von Magdeburg nach Leipzig an. So gelangte man mit ihr zwar nach Sachsen, aber erst später eröffnete Strecken, wie Wittenberg-Bitterfeld und Jüterbog-Röderau, führten direkt dorthin. Peter Bley hat aus diesem Anlaß ein sehr lesenswertes Buch geschrieben, das die Geschichte dieser Bahngesellschaft anschaulich darstellt.



Mit dem Gesuch auf Konzessionierung der Bahngesellschaft wurde auch dieser Entwurf für den Bahnhof in Berlin eingereicht. Erstaunlich, wie großzügig schon in dieser Phase der Raum für den Güterverkehr bemessen wurde.

Erinnerungen

Es war schon ein imposanter Anblick, wenn man vor dem Gebäude des Anhalter Bahnhofes in Berlin stand. Die Zeichnung aus der Hand von Franz Schwechten, dem Baumeister des in den Jahren 1875 bis 1880 errichteten Empfangsgebäudes, gibt diesen Eindruck sicher nur unvollkommen wieder. 40 Jahre früher waren die Gebäude, wie auch alle anderen Anlagen der Bahn, wesentlich kleiner und bescheidener. Allerdings hatte man auch die ersten Gebäude und die Gleise schon sehr großzügig ausgeführt. Alle Gleise und Nebenanlagen hatten aber noch nördlich des Schafgrabens Platz. Da der Bahnhof an einer Stelle vor der Stadtmauer entstand, wo kein Tor war, mußte man ein solches, samt einem Zollhaus, errichten. Von den bescheidenen Anfängen im Zugverkehr mit wenigen Personen- und Güterzügen erscheint aber schon manches bemerkenswert. Die BAE hatte von Beginn an neben den Personenzügen auch Güterzüge verkehren lassen. Die Personenzüge hielten anfangs nicht in Großbeeren und Ludwigsfelde. In einem Fahrplanentwurf ab 16. Oktober 1841 wird ein zwischen Berlin und Köthen durchlaufender Postzug erwähnt. Dabei muß es sich um einen Personenzug gehandelt haben, denn es wurden auch Fahrpreise genannt. Die Fahrzeit für die 150 km lange Strecke betrug 4 Stunden und 15 Minuten, einschließlich aller Aufenthalte.

Personenbeförderung hatten aber auch die Güterzüge. Sie hielten überall. Die BAE hatte zu Beginn nur die 1. bis 3. Wagenklasse. Wie auch bei anderen Bahnlinien jener Zeit, nahm der Ausflugsverkehr an den Sonntagen die größere Bedeutung ein. Fast doppelt soviel Züge verkehrten, ein Ausflug nach Jüterbog war sehr gefragt.

Ein Sonntagsausflug

Wie war es damals, wenn man mit der Eisenbahn reiste? Begeben wir uns auf den Weg nach Jüterbog und rekonstruieren wir aus dem *»Bahnpolizei-Reglement für die Berlin-Anhaltsche Eisenbahn«* eine solche Fahrt.

Auf dem Bahnhof geben ausreichend Anschläge dem Publikum Kenntnis von den Verhaltensweisen, die für die Ordnung bei der Personenbeförderung zu beachten sind. Einmaliges Läuten der Bahnhofsglocke bezeichnet den Zeitpunkt, wenn die Bahnsteigbarrieren geöffnet werden. Personen, die ein Billett für die angekündigte Fahrt haben, dürfen nun den Bahnsteig betreten und einsteigen. Das zweite Läuten, fünf Minuten vor Abfahrt, fordert die Nachzügler auf, die Wagen zu besteigen. Mit dem dritten Läuten zur festgesetzten Abfahrtszeit verschließen sich die Bahnsteigbarrieren. Die Wagenmeister und -wärter schließen die Wagentüren, denn von innen haben sie ja keine Türgriffe, und nehmen ihre Plätze ein. Der Wagenmeister gibt dem Dampfwagenmaschinisten ein Zeichen, und der Zug setzt sich in Bewegung.

Sieht man sich im Coupé um, entdeckt man eine schriftliche Bekanntmachung, welche Anhaltepunkte als Stationen gelten und wie lange auf ihnen gehalten wird. Dazu muß man wissen, daß nur



Diese Aufnahme entstand um 1933 vom Stellwerk am Landwehrkanal, dicht neben den Brücken. Links steht noch der alte Lokschuppen. Er diente bis zum Bau der Nord-Süd S-Bahn einer Kohlenhandlung als Domizil.

auf Stationen alle Wagentüren geöffnet werden. Für Reisende, die unterwegs ein dringendes Bedürfnis ankommen könnte, ist dies eine sehr wichtige Mitteilung. Das Rauchen ist übrigens in allen Coupés, außer denen der 1. Klasse, gestattet. Nur dort sind die Fenster verglast. In der 2. Klasse und erst recht in den offenen Wagen der 3. Klasse sorgt der Fahrtwind für eine ausreichende Ventilation.

Nicht in den öffentlichen Anschlägen enthalten waren die Bestimmungen, denen die Bahnbeamten Beachtung schenken mußten. Da sie einen Eid auf König und Bahngesellschaft leisten mußten, können wir vermuten, daß sie nach strengsten Regeln ausgesucht waren. Ein ordentlicher und nüchterner Lebenswandel war noch das geringste, was erwartet wurde.

Unser Zug hat inzwischen ein gutes Stück Strecke zurückgelegt. Ab und zu ertönt die Dampfpfeife der Lok. Der Maschinist läßt sie aber in verschiedener Weise ertönen. Ein einmaliges mittellanges Pfeifen fordert alle zur Aufmerksamkeit auf und warnt an unübersichtlichen Stellen vor dem herannahenden Zug. Mehrmaliges kurzes Pfeifen fordert die Wagenwärter auf den Bocksitzen, die wohl den Postkutschen abgesehen wurden, zum Bremsen auf.

B e i l a g e

zum 26sten Stück des Amtsblatts

der Königlichen Regierung zu Potsdam

und der Stadt Berlin.

Bahnpolizei-Reglement

für die Berlin-Anhaltsche Eisenbahn.

Um für die Aufrechthaltung der Ordnung und die Sicherheit des Publikums bei dem Transportbetriebe auf der von der Berlin-Anhaltschen Eisenbahn-Gesellschaft erbauten Eisenbahn zwischen Berlin und der Anhaltschen Grenze Fürsorge zu treffen, wird auf Grund des § 23 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, unbeschadet der nach den bestehenden oder künftig ergehenden gesetzlichen Vorschriften, der Gesellschaft obliegenden Verantwortlichkeit für den beim Transportbetriebe entstehenden Schaden und mit Vorbehalt der Aenderung und Ergänzung nach Maßgabe der sich ergebenden Erfahrungen und Bedürfnisse, das nachstehende Bahnpolizei-Reglement erlassen.

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen über Einrichtung, Unterhaltung und Beaufsichtigung

A) der Bahn.

§ 1.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst Zubehör fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung auf derselben mit Sicherheit und auf die, der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten und die Bahn nöthigenfalls sofort gesperrt werden.

§ 2.

So wie die Verhältnisse der Konstruktion der Bahn nach § 4 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen an die Genehmigung der Staatsbehörde gebunden sind, so dürfen auch Aenderungen an der Bahn und dem Erdkörper ohne diese Genehmigung nicht vorgenommen werden.

§ 3.

Die Bahn muß von der Gesellschaft nach Erforderniß eingefriedigt werden. Wo und wie dies geschehen müsse, bestimmen resp. die Königlichen Regierungen zu Potsdam und Merseburg und das Königliche Polizei-Präsidium zu Berlin nach vorgängiger Anhörung der Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft.

§ 4.

Da, wo nach der Bestimmung jener Behörden Uebergänge über die Bahn erforderlich sind, muß die Gesellschaft solche anlegen, und zwar in der Art, daß dieselben, um die Passage während des Vorüberfahrens des Dampfwagenzuges zu hemmen, verschließbar sind. Der Verschluß, welcher den Weg zum Uebergange auf seine ganze Breite sperren muß, geschieht in der Regel durch Barrieren; es können aber auch nach dem Bedürfnisse der Oertlichkeit anderweite Verschluß- und Vorsichtsmaßregeln angeordnet werden.

Veröffentlichung des Bahnpolizei-Reglements für die Berlin-Anhaltsche Eisenbahn im Amtsblatt der Königlichen Regierung Potsdam. Das Reglement umfaßte 20 Seiten und regelte in 127 Paragraphen alle Fragen der Transportmittel, des Verhaltens der Reisenden sowie der Bahnbeamten.

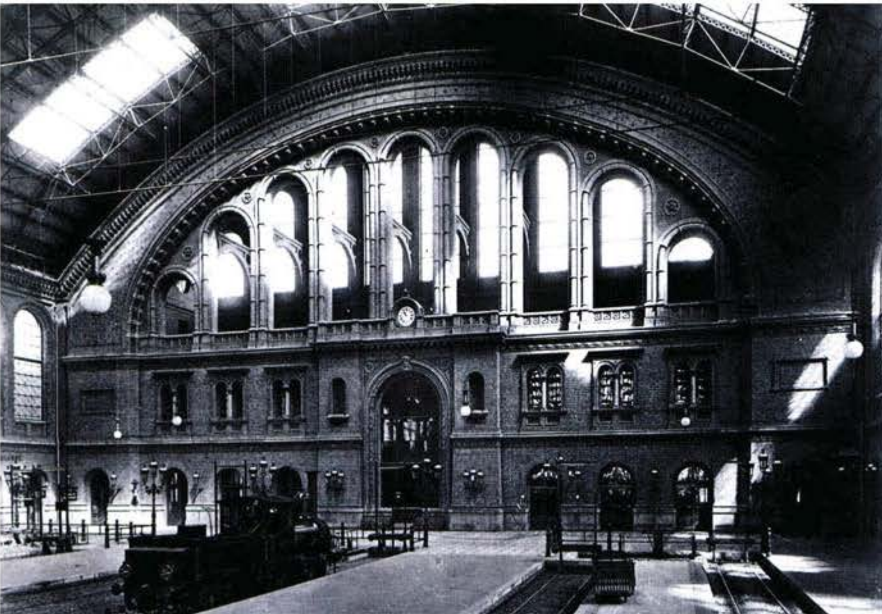
Durch zwei lange Töne möchte der Lokführer das Bremsen beenden lassen. Da die Lokomotive keine Bremsen besitzt und der Feuermann mit der Tenderbremse den Zug nicht schnell genug stoppen kann, muß mindestens jeder dritte Wagen gebremst werden. Zu diesem Zweck fahren die Wagenwärter mit. Damit sie sich nötigenfalls auch untereinander verständigen können, legte man ihre Sitze hoch aufs Wagendach. Das gilt natürlich auch für Güterzüge. Hinter der Lokomotive, auf dem ersten Wagendach, ist der Platz des Wagenmeisters. Die Wagenwärter verteilen sich so, daß alle Wagen ständig beobachtet werden können. Dazu sitzen sie nach rückwärts blickend. Aber auch diese Sitzstellung wird ihren Dienst bei schlechtem Wetter oder im Winter nicht erleichtert haben.

Interessantes beiderseits der Trasse

Neben hörbaren Signalen gab es noch viele andere, denn es war notwendig, zahlreiche Nachrichten und Mitteilungen auf dem Zug auszutauschen. Auch zwischen dem Zug und den Streckenwärtern war dies notwendig. Und nicht zuletzt war es auch erforderlich, Mitteilungen von Station zu Station zu geben. Die Liste der Signalfarben und Formen ist lang, denn auch im Dunkeln mußten sie erkennbar sein. So wurde das Zugende bei Nacht durch eine große grüne Laterne am letzten Wagen mitgeteilt. Ebenso standen an der Strecke viele Signale. Im Sichtabstand verteilt sind hohe Stangen, sogenannte Telegrafen, mit denen die Bahnwärter verschiedene Nachrichten weitergeben.

Vor allem die Dampflokomotiven ziehen immer wieder die Bewunderung der Reisenden auf sich. Dem Laien nötigt es die größte Hochachtung vor den Männern ab, die in der Lage sind, dieses Gefährt zu zähmen. Ob wohl daraus der Stolz des Lokomotivpersonals erwuchs, den man immer wieder auf alten Fotos erkennt?

Stolz war sicher auch der Konstrukteur. Auf der BAE fuhr die erste Lokomotive, die der damals noch weniger bekannte Mechaniker August Borsig erbaute. Die Lokomotive, die seinen Namen auf beiden Seiten trägt, wurde deshalb auch von den beiden erfahrenen Fabrikationsräten Brix und Wedding genau untersucht, bevor sie am 21. Juni 1841 die Gebrauchs-Genehmigung erteilten.



Zur gleichen Zeit sah es im Inneren der Halle so aus. Bei der 1A1 Schnellzuglok könnte es sich um die Loknummer 74 handeln. Diese Maschine trug den Namen »Thüringia« und wurde mit der Fabriknummer 1200 von Borsig 1861 geliefert.



In die Gegenwart zurück holt uns diese »natürliche« Aufnahme des Bahndammes im Bahnhof Teltow. So und noch schlimmer sieht es überall in Richtung Berlin aus.



Es ist anzunehmen, daß dieses Foto auf der Militäreisenbahn entstand. Es zeigt überzeugend den im Text erwähnten Stolz des Lokomotivpersonals. Die Lok ist offensichtlich eine P3[1]. Die Bahnnummer 11 gehörte auf der Militärbahn einer solchen Lok, die von HANOMAG mit der Fabriknummer 2784 im Jahr 1895 geliefert wurde.



Zum Thema Vorortverkehr paßt dieses Foto. Ein Stadtbahnzug ist mit den typischen Pärchen und einer T5[1] als Zuglok unterwegs. An der Rauchkammer gibt ein Schild den Zielbahnhof an.

Auf unserer Fahrt nach Jüterbog haben wir schon viele Brücken und Durchlässe passiert. Meistens sind es nur Bäche, die unter der Bahn hindurch ihren Lauf nehmen. Die Durchlässe sind aus Feldsteinen errichtet, die man in der Umgebung der Bahn fand. Die größeren Brücken werden aus Holzbalken gezimmert oder aus Mauersteinen errichtet. Obwohl der Bahndamm eine genügende Breite aufweist, ist fast immer nur ein Gleis verlegt. In der Nähe von Großbeeren, Trebbin und an einigen anderen Stellen liegen zwei Gleise nebeneinander. Dort können Züge kreuzen oder überholen. Teilweise sind diese Ausweichgleise so lang, daß darauf drei Züge hintereinander Platz finden. Unsere Fahrt wird erstmalig in Trebbin unterbrochen. Hier trifft fast gleichzeitig auch der Gegenzug ein. Nach einer Viertelstunde geht es weiter, unserem Ziel entgegen. Einen weiteren Aufenthalt haben wir in Luckenwalde. Eine Stunde ist seit unserer Abfahrt in Berlin erst vergangen. Nach einer weiteren halben Stunde erreichen wir Jüterbog.

Wünsche und Pläne

Ohne die Statistik zu bemühen, läßt sich feststellen, daß der Verkehr auf der BAE in rasantem Tempo zunahm. Besonders als die Zugläufe vom Sächsischen ins Bayerische weitergeführt wurden, steigerte sich der Personen- und Güterverkehr enorm. 1881, am Ende der Privatbahnzeit, besaß die Gesellschaft schon fast 200 Lokomotiven, 350 Reisezug- und über 3 000 Güterwagen. So kann es nicht verwundern, daß auf den Strecken der Anhalterbahn ständig irgendwo gebaut wurde. Das wohl augenfälligste Vorhaben waren die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Berlin. 1875 bis 1880 entstand dort nicht nur der imposante Bahnhofsbau, sondern vor allem der umfangreiche Außenbahnhof für die Wagen- und Lokomotivbehandlung. Um den durchgehenden Güterverkehr von den Gleisen des Anhalter Bahnhofs fernzuhalten und auch den Übergang auf die Ringbahn direkt zu ermöglichen, entstand der Rangierbahnhof Tempelhof.

Schließlich nahm am Ende der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts der Vorortverkehr derartig zu, daß dieser Verkehr nur noch durch die Anlage eigener Gleise zu bewältigen war. Die Züge verkehrten allerdings vom Potsdamer Ringbahnhof nach Groß-Lichterfelde.

Die Verkehrsdichte auf den Fernbahn- und Vorortgleisen scheint erheblich gewesen zu sein. Entlang der Strecke, nicht nur im Stadtgebiet von Berlin, sondern auch bis Jüterbog, gab es immer wieder Klagen der Straßenbenutzer, die die Beseitigung der zahlreichen Bahnübergänge forderten. Wo es notwendig war, wurde die Strecke hochgelegt. Doch darin bestand für die Bahn nicht das eigentliche Problem.

Ihr ging es darum, den gewaltigen Verkehrsstrom auf der Strecke von Berlin bis Jüterbog bewältigen zu können. Die zweigleisige Strecke benutzten bis Jüterbog alle Züge, die die Richtungen nach Dresden (über Jüterbog), Leipzig und Frankfurt (Main) einschlugen. Vor dem ersten Weltkrieg waren dies bis zu 235 Zugfahrten täglich. Angesichts der Signal- und Sicherungstechnik

der damaligen Zeit eine gewaltige Leistung der Eisenbahner.
Schließlich plante man den viergleisigen Streckenausbau bis Jüterbog. Die Arbeiten begannen zwischen Luckenwalde und Jüterbog. Einige Vorhaben wurden auch, trotz des Krieges, weitergeführt. Südlich von Jüterbog findet man das Überschneidungsbauwerk, das die Strecken von Dresden, Halle und die westliche Umgehungsbahn von Treuenbrietzen kreuzungsfrei einbinden sollte. Der Bahnhof Luckenwalde wurde vollkommen umgebaut. Die Gleise wurden hochgelegt, erweitert und neue Bahnsteige errichtet. Drei neue Stellwerke entstanden ebenso wie das jetzt in Tieflage befindliche Empfangsgebäude. Am neuen Lokschuppen entstand ein Wasserturm.
Aber viergleisig wurde die Strecke nicht. Die Betriebsverhältnisse in den 30er Jahren waren trotz der neuen Sicherungstechnik genauso kompliziert geblieben. In manchen Belangen, zum Beispiel durch neue Zuggattungen mit hohen Reisegeschwindigkeiten, ergaben sich noch schwierigere Verhältnisse. Wiederum nahm man den Ausbau der Strecke in Angriff. Diesmal wurde nicht nur der viergleisige Ausbau ins Auge gefaßt, sondern von Berlin bis Ludwigsfelde, durch die Verlängerung der Vorortgleise, eine sechsgleisige Streckenführung geplant.

Gegenwart und Zukunft

Der Bahnhof Großbeeren läßt heute noch teilweise erkennen, welch gewaltige Ausmaße dort ins Auge gefaßt wurden. Manches wurde auch teilweise realisiert. Aber wie schon einmal stoppte ein Krieg das Vorhaben. Und nicht nur das. Im Ergebnis des Krieges war die Anhalter Bahn nicht einmal mehr das, was sie vorher war. Die Teilung Deutschlands, und darüber hinaus auch Europas, veränderte die Verkehrsströme. Berlin war nicht mehr ein Zentrum des europäischen Eisenbahnverkehrs. Die Bahn verfiel. Der Anhalter Personenbahnhof wurde – bis auf ein Rudiment – von der Landkarte radiert. An vielen Stellen holte sich die Natur in 40 Jahren zurück, was ihr einmal gehörte. Besonders deutlich wird es, wenn man die ehemalige Strecke von Großbeeren in Richtung Berlin entlangwandert oder mit dem Fahrrad abfährt.

Wie wird sich die Zukunft der Berlin-Anhalter Eisenbahn gestalten? Gegenwärtig erleben die Eisenbahner in Luckenwalde und anderswo erhebliche Pausen zwischen den Zügen. Vieles, was einmal die Bahn beförderte, rollt jetzt auf der Straße. Dort findet bald der Stau statt, den es vorher bei der Bahn gegeben hat. Ohne Grenzen und Beschränkungen sollte es doch zukünftig möglich sein, das Angebot der Eisenbahn im Reise- und Güterverkehr so zu gestalten, daß der Eisenbahnreisende und Transportkunde darin auch einen Vorteil hat. Wichtig erscheint, daß die Flächen, wo einmal der Eisenbahnverkehr pulsierte, noch vorhanden sind und sich im Eigentum der Bahn befinden.
Darauf läßt sich bauen!

Helmut Kluge, Luckenwalde, und Peter Zander, Grube (b. Potsdam)



Nur ein bescheidener Rest blieb vom einstigen Prunkbau des Anhalter Bahnhofs erhalten. Er steht heute unter Denkmalschutz. Unten ein Blick in die Bahnhofshalle. Welch ein Kontrast zwischen Lokomotive und Einfahrtshöhe! Die Aufnahme entstand bereits 1881.

Bildquellen: Landesbildstelle Berlin
Sammlung Zander
Landeshauptarchiv Potsdam, Repros Zander
Sammlung Emmenmacher
Kluge

20 Jahre InterCity-Verkehr:

Der schwere Weg zur schnellen Schiene

Schon in den frühen sechziger Jahren hatte sich in der Bundesrepublik Deutschland angesichts des Motorisierungsbooms unter den Eisenbahnstrategen die Erkenntnis durchgesetzt, daß das Automobil bald der 'Referenzstandard' sein würde, an dem sich jedes Angebot der Eisenbahn messen muß. Die Bahn, soviel war von vornherein klar, würde niemals alle Vorteile des Automobils erreichen können. Um so mehr stand sie in der Pflicht, ihre 'systemspezifischen Vorzüge', wie hohe Reisegeschwindigkeiten über weite Strecken, Komfort, umfasenden Reiseservice, Sicherheit und einen hohen Grad an Pünktlichkeit, auszubauen.

1964: Gutachter befürworten 160 bis 200 km/h

Führende westdeutsche Fachleute erstatteten 1964 das Gutachten »Schnellbahnen für die Hauptverkehrsströme Deutschlands«, worin sie Geschwindigkeiten bis 250 km/h als aussichtsreich, künftig weitgehend anwendbar und sicherungsmäßig beherrschbar charakterisierten. Höhere Geschwindigkeiten würden sich nicht empfehlen, hieß es weiter, weil dann die Kosten für Strecken und Fahrzeuge ungeheuer wüchsen. Aus wirtschaftlichen Gründen orientierten die Autoren auf Fahrgeschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h.
Das Gutachten enthielt den Vorschlag für ein Netz von Schnellstrecken zwischen den großen Verkehrspunkten und Verkehrsräumen:

- Hamburg – Ruhrgebiet – Köln über Bremen und über Hannover,
- Hamburg – Hannover – Göttingen – Frankfurt,
- Köln – Frankfurt und Köln – Basel,
- Frankfurt – München über Stuttgart und über Würzburg – Nürnberg.



Öffentlichkeit war nicht geladen, als am 19. März 1985 bei Krupp der erste InterCity-Experimental-Triebkopf 410 001 aus der Halle rollte. 14 Tage später gesellte sich der zweite Triebkopf von Thyssen-Henschel hinzu. Beide Testfahrzeuge waren ein Gemeinschaftsprodukt von AEG, BBC, Krauss-Maffei, Krupp, Siemens und Thyssen-Henschel.
Foto: Glöckner

1970: Ausbauprogramm für 300 km/h

1970 veröffentlichte die Bundesbahn ihr 'Ausbauprogramm', das insgesamt sechs neue Strecken mit einer Gesamtlänge von 1100 km vorsah, die 300 km/h Höchstgeschwindigkeit zulassen sollten. Ferner plante man den Ausbau von 1250 km vorhandener Strecken für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit. Das Ziel bestand darin, ein Schnellfahrnetz zu schaffen, das entscheidende Verkürzungen der Reisezeiten bewirken sollte: »Bis auf wenige Ausnahmen wird es möglich sein, berufliche Tätigkeiten und Besuche mit Hin- und Rückfahrten am gleichen Tag zwischen den Hauptwirtschaftsgebieten der Bundesrepublik wahrzunehmen«, hieß es.
Da kein Mensch wußte, mit welchen Fahrzeugen die ins Auge gefaßten 300 km/h erreicht werden sollten und ob sich der Regelbetrieb mit solch hoher Geschwindigkeit rentieren würde, war für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 300-km/h-Neubaustrecken nur an 200 km/h Höchstgeschwindigkeit gedacht. Dafür standen bereits Anfang der siebziger Jahre geeignete Lokomotiven (Baureihe 103) und Reisezugwagen (Rheingold-Typ) zur Verfügung, wenngleich bis zur Betriebsreife noch einige Grundsatzarbeiten im Bereich der Laufwerke vonnöten waren. Man wollte aber zunächst ohne Entwicklung und Einsatz grundsätzlich neuer Fahrzeuge auskommen. Die Auslegung der Strecken für 300 km/h sollte »einen ausreichenden Spielraum für Entwicklungen in späteren Jahren« bieten, wie es in einer Stellungnahme aus dem Jahre 1973 hieß.

1971: Erforschungsprogramm des Systems Rad/Schiene

Vielen Fachleuten aus der Bahnindustrie, von Forschungseinrichtungen und von der Bundesbahn behagte diese Inkonsequenz nicht. Ihnen war bewußt, daß hohe Geschwindigkeiten auf Schienen nicht allein Fragen schneller Lokomotiven und guter Strecken waren. Sie faßten den Hochgeschwindigkeitsverkehr als Problem des Zusammenwirkens von Fahrzeug, Fahrweg, Betriebsleittechnik und Energietechnik unter Rücksicht auf den Umweltschutz auf. Darum hatte bereits 1971 eine Interessentengruppe von Industrie, Hochschulen und Bahn beim Bundesministerium für Forschung und Technologie den Antrag zur »Erforschung der Grenzen des Rad-Schiene-Systems« gestellt. Das war der Ausgangspunkt für ein großes Forschungsprogramm »Bahntechnologien für den Fernverkehr«. Neben der seit 1970 von der öffentlichen Hand geförderten Entwicklung der Magnetschwebebahn fand darin die Eisenbahn Platz.

1971: InterCity-Netz mit 2-Stunden-Takt

Im Herbst 1971 hatte das InterCity-Netz Premiere. Auf vier miteinander verknüpften Linien verband es 33 Städte im 2-Stunden-Takt. Die DB baute ihr InterCity-System in den folgenden Jahren schrittweise aus. Bereits 1979 hieß es: 'Jede Stunden – jede Klasse!' Mit der Inbetriebnahme der ersten großen Ausbaustrecken Hamburg – Hannover und Hannover – Dortmund waren lange, mit 200 km/h befahrbare Abschnitte geschaffen wurden. Im InterCity-Netz betrug die mittlere Reisegeschwindigkeit 101 km/h, und sie war damit höher als die des Pkw. Die InterCity-Züge bewiesen, daß die Eisenbahn trotz Vollmotorisierung ihren Kundenkreis nicht nur erhalten, sondern sogar vergrößern konnte; sie bewiesen auch, daß die Bahn im Fernreiseverkehr durchaus Gewinne einzufahren imstande ist.

1975: Investitionsprogramm für Neubaustrecken

Dies und der Umstand, daß sich auf einigen Nord-Süd-Strecken gravierende Engpässe ergeben hatten, förderte den Entscheid der Bundesregierung 1975, die Neu-



Beim Versuchsfahrzeug VF 1 zur Erforschung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs handelte es sich um eine vom Bundesminister für Forschung und Technologie geförderte Aufgabe aller Lokomotivfabriken.
Der VF 1 trägt die Aufschrift: ARGE RAD SCHIENE STRECKENFAHRVERSUCHE PHASE 1 KRUPP MAFFEI MaK MAN MBB THYSSEN HENSCHEL.

Foto: Glöckner

baustrecken Mannheim – Stuttgart und Hannover – Würzburg, deren Trassierungsgeschwindigkeit im Ausbauprogramm 1970 von 300 auf 250 km/h zurückgenommen worden war, und sechs weitere Ausbaustrecken mit einer Gesamtlänge von 1083 km in das 'Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985' aufzunehmen. An beiden Strecken sollte bis 1993 gebaut werden. Dieser verhältnismäßig lange Zeitraum hatte zwei Ursachen. Zum einen waren die Trassierungsparameter der Neubaustrecken mit Rücksicht auf den vorgesehenen Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen überaus großzügig gewählt (Mindestradius 7000 m, größte Neigung 18, später 12 Promille), was im bewegten Gelände aufwendige Kunstbauten erforderte. Beispielsweise liegen 121 km der 327 km langen Neubaustrecke Hannover – Würzburg in Tunneln, 82 km in Einschnitten, 30 km auf Brücken, 77 km auf Dämmen, und nur ganze 17 km sind ebenerdig! Zum anderen fraßen die notwendigen Planfeststellungsverfahren ungeheuerlich viel Zeit. Die starre, bürokratische Handhabung dieser an sich demokratischen Einrichtung steht der gleitenden, dem jeweils aktuellen Stand der Bahntechnik folgenden und damit kostenoptimierenden Projektierung von Neubaustrecken im Wege.

1982: Versuchsprogramm für InterCity-Experimental

Lange Zeit konnte sich die Bundesbahn, wohl nicht zuletzt wegen des konservativen Technikverständnisses einiger ihrer Entscheidungsträger, für das »Rad/ Schiene-Versuchs-und -Demonstrationsfahrzeug des Bundesministers für Forschung und Technologie« nicht erwärmen. Im Sommer 1982 endlich entschloß sich die DB zur finanziellen Beteiligung an einem vierteiligen Versuchszug, den sie als 'konzeptionellen Vorläufer eines DB-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges' anerkannte. Sie steuerte 12 Millionen DM bei, legte im Jahr darauf noch 6 Millionen DM für einen dritten Mittelwagen nach. 44 Millionen DM gab das Forschungsministerium, 16 Millionen DM die Industrie. Der Zug erhielt einen eingängigen Namen: InterCityExperimental, kurz ICE.
Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, mehr noch der grandiose Erfolg der SNCF mit ihrer 1981 in Betrieb genommenen TGV-Linie Paris – Lyon, machten das Betriebskonzept der DB für ihre Neubaustrecken fragwürdiger denn je. Im Mai 1984 gab der DB-Vorstand das alte Betriebskonzept für die Neubaustrecken auf, straffte die Terminkette der Neubaustrecken um zwei Jahre und entschied sich für deren Inbetriebnahme im Mai 1991 mit der Trassierungsgeschwindigkeit von 250 km/h. Quasi über Nacht wurde aus dem 'konzeptionellen Vorläufer' der Prototyp des Hochgeschwindigkeitszuges der neunziger Jahre.

Clemens Hahn

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung: Grünes Licht für 250 km/h

Mit seiner Zustimmung am 22. März 1991 hat der Bundesrat die Voraussetzungen geschaffen, daß die vom Bundesminister für Verkehr vorgelegte Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) rechtzeitig zur Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Kraft treten konnte. Die EBO als gesetzliche Grundlage für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs wurde damit an die fortschreitende technische Entwicklung, insbesondere aber die Inbetriebnahme der Neubaustrecken mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h, angepaßt.

Die Ursprünge des Basisregelwerkes für den Eisenbahnbetrieb reichen weit zurück. So stellten die von der »Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Berlin« im Februar 1850 herausgegebenen »Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands« folgende »sicherheitspolizeiliche Anordnungen« fest: »Wenn erfahrungsgemäss die Eisenbahnbeförderung, sowie sie die schnellste, auch die sicherste ist, so lässt sich doch nicht verkennen, dass die Sicherheit nur in der allersorgfältigsten Erhaltung der Bahn und Betriebsmittel, sowie in der umsichtigsten und regelmässigsten Handhabung des äusseren Betriebsdienstes begründet ist, während Vernachlässigung einer dieser Bedingungen grosse Gefahren herbeiführen kann. Vom Beginn des Eisenbahnbetriebes an hat sich daher die Notwendigkeit gewisser reglementarischer Bestimmungen geltend gemacht, in welchen die Sicherheitsbedingungen systematisch geordnet erscheinen.«

Die Grundsätze zur Regelung des Eisenbahnbetriebes wurden später in den reichsrechtlichen Vorschriften von 1904 und 1928 vertieft. Die heutige EBO für den Schienenverkehr in der ehemaligen Bundesrepublik stammt aus dem Jahr 1967. Unter der Federführung des Bundesministers für Verkehr überarbeitete eine hierfür eingerichtete Bund-Länder-Arbeitsgruppe seit 1985 den Verordnungstext grundlegend. Dabei wurden die erzielbaren höheren Geschwindigkeiten, die gestiegenen Sicherheitsanforderungen, internationale Vereinbarungen ebenso wie die Weiterentwicklung des geltenden Rechts berücksichtigt.

Die zulässige Geschwindigkeit für Reisezüge wurde von 160 km/h auf 250 km/h, bei Güterzügen von 100 km/h auf 120 km/h angehoben. Für den 160 km/h schnellen InterCargoExpress gilt eine Ausnahmeregelung. Auf Haupt- und Vorsignale am Fahrweg kann verzichtet werden, wenn die Anweisungen zum Fahrverhalten durch technische Einrichtungen, wie zum Beispiel die Linienzugbeeinflussung, gegeben werden.

Die Neufassung der Vorschriften über maximale Rauminanspruchnahme durch ein Fahrzeug, der »Regellichtraum«, erlaubt eine Vergrößerung der zulässigen Abmessungen der Fahrzeuge durch das sogenannte kinematische Berechnungsverfahren, das von Fahrzeugen in Bewegung ausgeht. Auch das neue Notbremskonzept wurde rechtlich verändert. Es sieht vor, daß Züge bei einer Betätigung der Notbremse nicht an Stellen zum Halten kommen, die eine Rettung erschweren. Bahnübergänge sind künftig auf Strecken, wo schneller als mit 160 km/h gefahren wird, nicht mehr zulässig. Allerdings wurde für die 200 km/h-Strecken eine Übergangsregelung bis Ende 1992 eingeführt. Auch eine neue Vorschrift über den Brandschutz für Fahrzeuge wurde aufgenommen und die gesundheitlichen Anforderungen an das Personal neu gefaßt. Die EBO sieht außerdem Erleichterungen der Bahnreise für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten vor. Der Zusammenhang zwischen bestimmten betrieblichen Funktionen und bahnpolizeilichen Befugnissen fällt weg.

Ein neues Bw

Das ICE-Zeitalter bedeutet für die DB nicht nur den Einsatz hochmoderner Züge. Die Hochgeschwindigkeitszüge erfordern ebenso hochmoderne Logistik. Das neue ICE-Heimat-Betriebswerk in Hamburg-Eidelstedt setzt völlig neue Maßstäbe in Technik und Organisation.

11.04 Uhr[1], Sonntag, 2. Juni 1991: Die Deutsche Bundesbahn sprang ins kalte Wasser. Der Stundenwender[2] begann. Zwar waren schon seit 5.53 Uhr[1] stündlich InterCityExpress-Züge von Hamburg-Altona nach München gestartet. Diese konnten jedoch »gemächlich« während der Nacht auf ihre Fahrt vorbereitet werden. Nun begann die Stunde der Bewährung für Gerhard Bauer, den Chef des ICE-Bws, und seine 750 Mitarbeiter.

480 000 km pro Jahr

Verfolgen wir den ersten Zug! Um 11.04 Uhr trifft er aus Frankfurt in Hamburg-Altona ein. Die Reisenden steigen aus. 11.10 Uhr beginnt die 7 km Leer- und Rangierfahrt ins Betriebswerk. 11.27 Uhr steht der Triebzug dezimetergenau in der Halle. Nahezu 150 Mitarbeiter stürzen sich auf ihn. 12.27 bis 12.45 Uhr Rückfahrt nach Hamburg-Altona. Die Reisenden steigen ein. 12.53 Uhr, 109 Minuten nach Ankunft, Start zur nächsten 2000-km-Tour Frankfurt – Stuttgart – München und zurück. So geht es stündlich bis 19.53 Uhr, der Abfahrt des letzten ICE. Ein anspruchsvoller Plan!

»Ein Zug kostet 50 Mill. DM«, so Rochus Ninse, DB-Vermessungsingenieur und engagierter PR-Beauftragter[3] im Bw. »Um Gewinn zu bringen, muß der Zug voll besetzt sein und hohe Kilometerleistung bringen. Bisher erreichten Lok-Wagen-Züge kaum mehr als 300 000 km pro Jahr[4]. Unsere ICE werden 480 000 km leisten. Wir kürzen die Behandlungszeit gegenüber Lok-Wagen-Zügen drastisch. Unsere Triebzüge werden im Zugverband behandelt.«

Im Oktober 1988 wurde in Hamburg-Eidelstedt der Grundstein für das 300 Mill. DM teure InterCityExpress-Betriebswerk (ICE-Bw) gelegt. Kern ist die große Halle von 430 m Länge und 65 m Breite. Auf sechs der acht Gleise werden 411 m lange ICE mit 14 Mittelwagen und zwei Triebköpfen entsorgt, gereinigt, versorgt, gewartet und repariert. Zwei Gleise sind für Frist- und Reparaturarbeiten reserviert. Nur die 1,2 Mill.-km-Revision und größere Reparaturen werden im Ausbesserungswerk Nürnberg durchgeführt.



Den Kern des ICE-Bw bildet die 430 m lange und 65 m breite Triebzughalle.

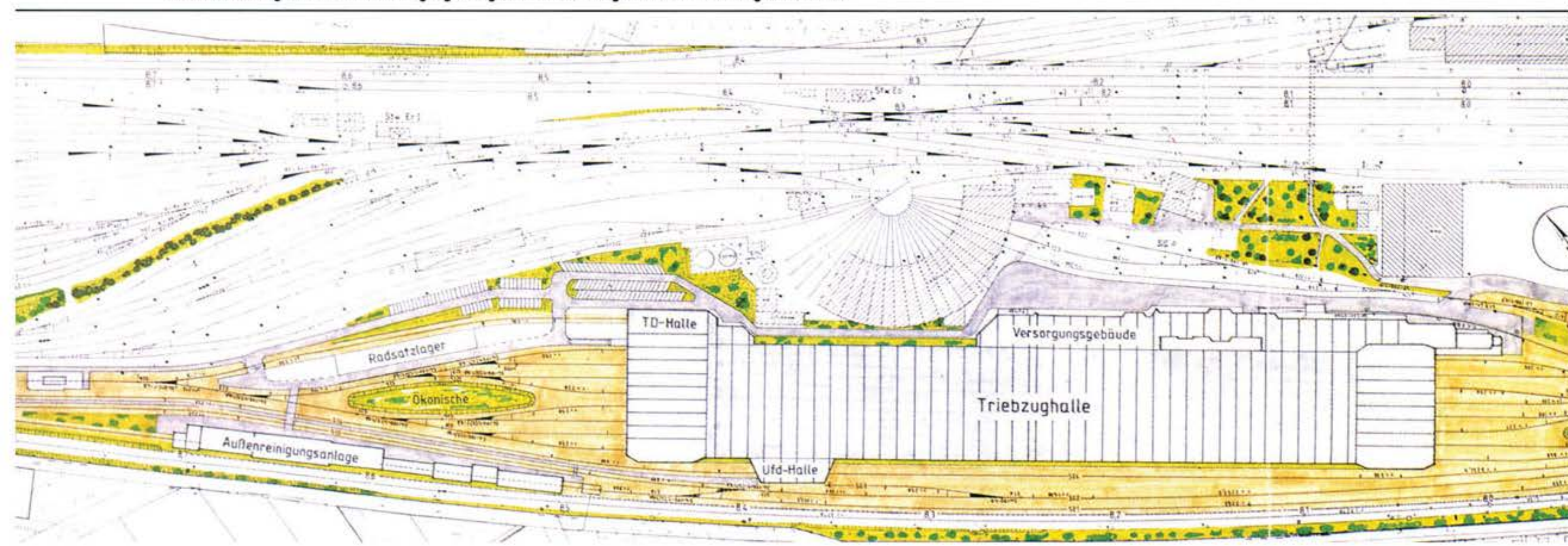
Fast alles automatisch

Die Gleise sind auf Betonstützen geständert. Dadurch entsteht 2,40 m unter SO (Schienenoberkante) eine untere Ebene für Transportfahrten und die Behandlung des Zug-Unterteils. Von beiden Stirnseiten des Zuges starten je drei batteriegetriebene, durch Unterflur-Leitbänder geführte Arbeitshubwagen, einer zwischen den Ständern und je einer an jeder Seite. Die Wagenverbindungen, Scheiben- und Magnetschienen-Bremsen, Räder, Drehgestelle und Federungen werden geprüft. Die Wagen sind mit Werkzeug und Ersatzteilen ausgerüstet. Schadhafte Radsätze werden ausgewechselt. Das Drehgestell wird mit zwei Bolzen am Wagenchassis aufgehängt, damit es nicht abknickt. Acht Achslager-Gehäuseschrauben werden gelöst. Inzwischen ist das Radsatzwechselgerät zentimetergenau auf seinem Luftkissen unter die beiden Räder geschwebt, hat sie gepackt, zwei Gleisbrücken schwenken seitlich aus, der Radsatz wird abgesenkt und einem Gabelstapler übergeben. Der neue steht bereit und wird montiert. »Wir schaffen das in 15 Minuten.« Pro Gleis sind 56 Gleisbrücken für die Mittelwagen und vier für die Triebdrehgestelle eingebaut. Letztere werden nicht im Stundenwender gewechselt.

Die ICE sind wegen des Umweltschutzes, der Druckstöße bei hohen Geschwindigkeiten in Tunneln und der Reduzierung des Wasserverbrauchs mit einem geschlossenen Toilettensystem ausgerüstet, wie wir es von Flugzeugen kennen. Jeder Mittelwagen kann bis zu 900 Liter fäkalienhaltige Abwässer speichern. Die tropf- und geruchfreie Entsorgung erfolgt durch eine Vakuum-Anlage in große Sammelbehälter. Absaugpistolen werden mit den beiden Entleerungsleitungen jedes Mittelwagens verkuppelt. Nach Beendigung der Entleerung schließen die Pistolen-Ventile selbsttätig. Frischwasser wird aufgefüllt. Mobile Besandungswagen füllen mit Zapfpistolen die Vorratsbehälter der Triebköpfe.

Die mittlere Arbeitsebene, die Pilzbühne, liegt 1,20 m über SO. Hier wirken die Mitarbeiter der DSG (Deutsche Service Gesellschaft), einer 100 %-Bahntochter und der Regionale-Bahnreinigungs-Gesell-

ICE-Bw: Triebzughalle mit Außenreinigungsanlage, Laufflächendiagnose und Radsatzlager. *Abb: DB*



schaft mbH (RBRG) Hamburg, an der die Bahn mit 51 % und fünf private Unternehmen beteiligt sind. Die DSG entsorgt und bevorratet ihr Bord-Restaurant (WSmz 804) mit eigenen Hubfahrzeugen. Die 804 haben an jeder Seite eine Ladetür, aber keine Einstiegstüren für Reisende. Die Innenreinigung des Zuges umfaßt nach jeder Fahrt die kleine, nachts die große, nach 20 Tagen (30 000 km) die Grund- und nach 26 Wochen (240 000 km) die Hauptreinigung. Auf den Pilzbühnen stehen Abwurftrichter, die den nach Hausmüll und Papier sortierten Abfall in Container befördern. Gepreßt wird er von der Stadt Hamburg entsorgt. Auch finden wir auf der Bühne Zapfhähne für die Flüssigkeiten zur Innen-, Fenster- und Sanitärreinigung und für heißes Wasser. Toilettenpapier und Handtücher werden ergänzt. Bahnmitarbeiter stecken die Platzkarten für die nächste Fahrt in die Halter, legen Informationsmaterial aus und kontrollieren die Türen. Auch während der Fahrt leert ein Unterwegsreiniger Abfallbehälter, räumt frei gewordene Plätze auf und beseitigt Verschmutzungen.



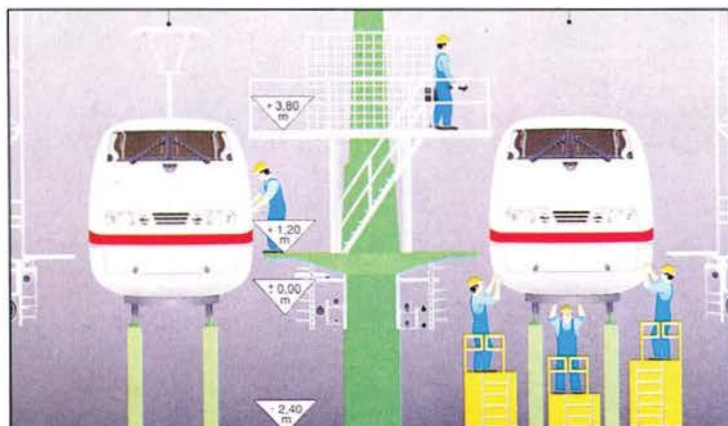
Hubwagen in der unteren Ebene ermöglichen das stufenweise Einstellen der optimalen Arbeitshöhe bei Inspektionen und Reparaturen. *Foto: KLAWIAN*

Die dritte Ebene, 3,80 m über SO, gibt es nur an den Enden der Halle über den Triebköpfen. Fahrzeugdächer, Pantographen und Maschinenräume sind von hieraus zugängig. Ein 2-t-Kran steht für das Auswechseln von Aggregaten in Bereitschaft. Die ICE bewegen sich in der Halle mit eigener Kraft. Der Fahrdraht steht unter Strom. Bei Arbeiten auf dem Triebkopf wird deshalb der Fahrdraht, der als Brückenträger ausgeführt ist, abgeschaltet und seitwärts verfahren. Werden die Züge anfangs, wie vorgesehen, nur mit 13 oder weniger Mittelwagen gekuppelt, dann muß ein Zug für Arbeiten auf beiden Triebköpfen hin und her gefahren werden. Nach 60 Minuten ist alles fertig, der Triebzug fährt aus der Halle nach Altona zum nächsten Einsatz.

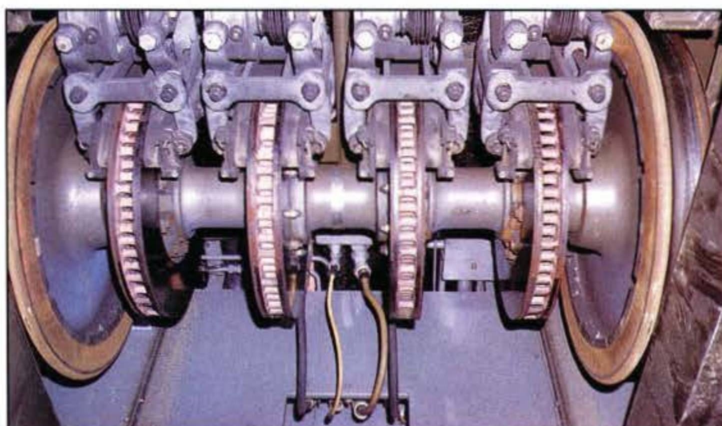
Reservefahrzeuge stets einsatzbereit

Wenn Reparaturen länger als eine Stunde dauern oder ein Zug mit Verspätung kommt, springt ein bereitstehender Reservezug ein. Seit 2. Juni 1991 sind in Eidelstedt 25 Züge, 18 für die InterCity-Linie 6 und die anderen als Reserve, beheimatet. Das Verkehrsministerium hat die Genehmigung für die Beschaffung spät erteilt, und die Industrie ist mit der Anlieferung der Mittelwagen in Verzug geraten. Entsprechend dem Eintreffen weiterer Garnituren wird 1991/92 die InterCity-Linie 4 Hamburg – Würzburg – München von IC- auf ICE-Betrieb umgestellt. Sie fahren im »langsamen« IC-Fahrplan bis mit dem Sommerfahrplan 1992 auf ICE-Niveau beschleunigt wird. 1993 werden Basel und Berlin in das ICE-Netz geknüpft. In München wird ein kleines zweigleisiges ICE-Wende-Bw gebaut, später auch in Berlin. 60 ICE-Triebzüge werden dann in Eidelstedt beheimatet sein. Züge, die von 19.04 bis 00.04 Uhr in Hamburg-Altona eintreffen, müssen am selben Tag nicht mehr auf Strecke. Sie erfahren zusätzliche Behandlungen. Mit eigener Kraft und 2 km/h rollen sie durch eine 212 m lange Waschhalle (DB: Außenreinigungsanlage). Vorher löst der Triebfahrzeugführer vom Führerstandfenster am Lokführertableau durch Tastendruck den vollautomatischen Waschgang aus. Die Waschhalle hat keinen Fahrdraht. Der Zug fährt zuerst mit dem hinteren, später mit dem vorderen Stromabnehmer. Die Stationen dieser Anlage sind Warmwasserdusche (an kalten Wintertagen) oder Kaltwasserdusche (Vorkühlen im Sommer), Insektenreiniger- und Waschmittel-Einsprühbereich, Einreiben mit Bürsten, Einwirkzeit, Waschen mit Bürsten, zwei normale Spülungen und eine mit demineralisiertem Wasser, um Wasserflecke zu vermeiden. Auf laute Trocknungsgebläse wurde verzichtet, um Belästigungen der Anwohner zu vermeiden. Für jeden Zug werden 25 m³ Wasser benötigt. Aus Umwelt- und Kostengründen ist eine Wasserrückgewinnungsanlage installiert. Sie regeneriert z. Z. 60 % des verbrauchten Wassers. Die Quote soll auf 90 % verbessert werden. Die Züge werden auch vorn und hinten, an den Schürzen und auf den Dächern gewaschen, was bisher bei Reisezugwagen nicht üblich ist. Bei Außentemperaturen unter -5 °C werden nur die Fenster mit glycolhaltigem Wasser gereinigt, bei unter -15 °C wird nicht gewaschen. 20 Minuten dauert der Waschvorgang. Danach wird der Zug vorübergehend in der nördlichen der beiden Abstellgruppen geparkt.[2]

Auf seinem Weg in die große Halle



Arbeitsmöglichkeiten in drei Ebenen. *Zeichnung: DB*



Laufradsatz eines Mittelwagens mit eigenbelüfteten Scheibenbremsen. *Foto: Hilge*

durchfährt er mit 5 km/h die Laufflächen-Diagnose (LF), eine voll automatische Radsatzuntersuchung nach drei Kriterien: Riß- und Ausbröckelprüfung mit Ultraschall, Radprofilmessung mit einem Lichtstrahlverfahren sowie Rundheits- und Flachstellen-Messung durch ein mechanisches Abtastverfahren. Alle Meßdaten werden dem jeweiligen Radsatz zugeordnet, einem Soll/Ist-Vergleich unterworfen, dem Bw vorgemeldet und in einer Rechnerkartei beim Lebenslauf des Radsatzes festgehalten. Radsätze von Mittelwagen werden, wie oben beschrieben, ausgewechselt. Triebkopf-Radsätze werden einzeln nicht gewechselt, sondern das Drehgestell getauscht, was vier bis fünf Stunden erfordert. Repariert wird es in der



Am 26. April 1991 enthüllt: Symbol unserer Tage. *Fotos: KLAWIAN*

Triebdrehgestell-Werkstatt (TD). Wenn nur Triebachs-Radreifen egalisiert werden sollen, fährt der Zug auf eine Unterflurdrehmaschine (UFD).

Elektronisch diagnostiziert

Nicht vorgesehen sind Kupplungsvorgänge. Grundsätzlich bleiben die Garnituren so, wie das Aw Nürnberg sie zusammenstellt. Ausnahmsweise kuppelt auch das ICE-Bw. Ein Kuppelvorgang erfordert mehr als eine Stunde und enthält neuartige Schwierigkeiten, wie das Verbinden der druckdichten Bälge und das der empfindlichen Lichtwellenleiter zwischen den Wagen, die die Signale für die Zug- und Bremsensteuerung, Fahrgast-Information, Musik und Sprache übertragen. Das Materiallager hat Regale für Ersatzteile, Aggregate und Werkzeuge, umfaßt aber auch Außenlager für Radsätze sowie Sonderräume für feuergefährliche und wassergefährdende Materialien. Jedes Teil muß lieferfähig und in wenigen Minuten am Zug sein! Über das Verschleißverhalten und



Vom Bw Hamburg 4 umgesetzt und mit einer Sonderkupplung ausgerüstet.



Ein elektronisches Bildplattensystem versorgt die Mitarbeiter vor Ort mit Wartungs- und Reparatur-Informationen.



Radsatzwechsel mit Luftkissentechnik: Nach dem Absenken der Gleisbrücken werden Radsatz oder Drehgestell seitwärts herausgefahren.

somit den kommenden Materialbedarf für Instandsetzungen gibt es bisher weder Informationen noch Erfahrungswerte. Bestandsführung, Disposition und Einkauf erfolgen mit dem neuen Datenverarbeitungssystem »EMA« (»Neukonzeption Einkauf und Materialwirtschaft«).

Schließlich soll erwähnt werden, daß ein ausgefeiltes Arbeitsschutz- und Sicherheitskonzept alle Arten von Gefahren in dieser neuartigen Bahnanlage zu vermeiden trachtet.

Wegen später Anlieferung der Züge bleibt nicht viel Zeit für Probefahrten. Kinderkrankheiten müssen im täglichen Gebrauch erkannt werden. So sind die Stoßdämpfer weicher eingestellt und viele Mittelwagen-Achslager ausgetauscht worden. Lieferfirmen haben Techniker im Bw. Tritt ein Defekt auf, wird er behoben, gemeinsam die Ursache geklärt und »diskutiert«, ob es sich um Gewährleistung handelt (zu Lasten der Industrie) oder natürlichen Verschleiß (zu Lasten der Bahn). ICE-Züge haben ein elektronisches Diagnosesystem, welches eine Vielzahl von Unterwegs-Kontrollen durchführt (z. B. Bremsen, LZB[5] mit Indusi, Sifa, Klimaanlage, Beleuchtung, Fahrgastinformation). Bordtechniker (Bt) beheben auftretende Störungen möglichst während der Fahrt. Kurz nach Hannover, wenn der Zug noch eineinhalb Stunden vom Bw entfernt ist, meldet Bt über Funk Schäden und notwendige Reparaturen. Im Bw stellt man Spezialisten, Werkzeuge und Ersatzteile bereit oder gleich einen Reservezug aus der Abstellgruppe Süd.

Rund um die Uhr

Zeitgleich mit dem ICE-Bw wurde das neueste Stellwerk, Typ ESTW-L90, in Betrieb genommen. »Ef« (Eidelstedt Fahrdienstleiter) steuert alle Bewegungen im ICE-Bw, später auch im Güterbahnhof Hamburg-Eidelstedt und Ellok-Bw 1. Die 750 Mitarbeiter des ICE-Bw sind in drei Schichten tätig, rund um die Uhr. Gerhard Bauer faßt zusammen: »Neue Züge, neues Bw, neue Technik, neue EDV und neue Mitarbeiter. Wir haben wie die Sportler unter künftigen Einsatz-Bedingungen täglich trainiert. So war das Wasser nicht mehr so kalt, in das wir am 2. Juni gesprungen sind.«

Wünschen wir ihm, daß er recht behält und der Bahn, daß sich ihre Erwartungen auf »eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 30 % beim ICE« (Pressesprecher Manfred Wächter) erfüllen.

Heinz Hilge

1 Werktags erste Abfahrt 4.53 Uhr, erste Ankunft 9.04 Uhr
2 Der Verfasser hat die neuen Fachausdrücke der DB nicht verändert. Sie gehören zum ICE-Zeitalter.
3 PR – public relations (Öffentlichkeitsarbeit)
4 Eine hanseatisch unterkühlte Bemerkung, denn 300 000 km sind auch schon eine gute Leistung
5 LZB – Linienzugbeeinflussung
6 Elektronisches Stellwerk Bauart Standard Elektrik Lorenz 1990

Infolge eines bedauerlichen Versehens wurde in Heft 6/91 der Autor des Beitrags „Der InterCityExpress" nicht genannt. Es handelt sich um Ing. Jürgen Quellmalz, Berlin. Wir bitten um Entschuldigung. *MEB*

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

Baureihe 118 aufs Abstellgleis

Immer seltener sind die Lokomotiven der Baureihe 118 der Deutschen Reichsbahn auf den Strecken anzutreffen. Zunehmend gelangen sie aufs Abstellgleis, werden z.T. für Reservezwecke vorgehalten, aber auch schon verschrottet. Folgende Übersicht vermittelt einen Überblick über die Situation in ausgewählten Bahnbetriebswerken:

Bw Neubrandenburg
Bestand: 118 517, 539; Einsatz vor Nahgüterzügen nach Altentreptow und Malchin. Abgestellt in Pasewalk: 118 520, 530, 562, 564.

Bw Güstrow
Bestand: 118 123, 135, 147, 158, 164, 170, 181, 506, 560 und 569; Einsatz vor ausgewählten Reisezügen zwischen Güstrow und Neubrandenburg, vor Güterzügen auf den Strecken Güstrow – Karow sowie Güstrow – Rostock Seehafen bei Ellokausfall.

Bw Stralsund
Bestand: 118 105, 523, 531, 572; Einsatz ist beendet, Loks sind im Bw-Gelände abgestellt.

Bw Wittenberge
Bestand: 118 114, 118, 126, 136, 167, 169, 554; Einsatz von den Est Neustadt (Dosse) und Wittstock (Dosse) aus auf den Strecken Wittenberge – Wustermark Rbf/Priort, Wittenberge – Neustrelitz und Wittenberge – Salzwedel.

Bw Oebisfelde
Bestand: 118 128, 512, 543, 555, 569; Einsatz vor Güterzügen auf den Strecken Oebisfelde – Magdeburg und Oebisfelde – Stendal.

Bw Haldensleben
Bestand: 118 121, 522, 563, 585; Einsatz im Güterzugdienst auf den Strecken Eilsleben, Magdeburg, Oebisfelde und Weferlingen.

Bw Brandenburg
Bestand: 118 146, 518, 542, 583, 586; Einsatz fallweise. Die meisten Maschinen bilden Reserve und sind in Brandenburg-Altstadt abgestellt. *Hbgm*

Lokverkäufe

Neben der Hauptabteilung Maschinentechnik in der Hauptverwaltung DR verkauft auch die Transport Consalt International Berlin Fahrzeuge der DR. So wurden in jüngster Vergangenheit folgende Lokomotiven veräußert: 01 1519 (ex Heizlok im Kaw Greifswald, HU in Meiningen 1991) in die Schweiz, 50 0072 (ex Bw Halle G mit Tender der 50 0047 und Reservetender der ex 50 0006, L 0 in Meiningen), 244 051 (ex Bw Leipzig Hbf West betriebsfähig), Dampfspender 10 (ex 01 024, Bw Güsten, Est Staßfurt, Kessel gelangt nach Revision auf die 01 066), 50 1955 sowie die 50 4073 (ehemalige Heizloks der Maschinen- und Motorenbau GmbH Mecklenburg-Vorpommern Demmin, zerlegt, Einzelteile im Februar 1991 abtransportiert) in das Bayerische Eisenbahn-Museum nach Nördlingen.
Außerdem werden ebenfalls nach Nördlingen die Lokomotiven 01 2066 (ex Heizlok in der Fettrecycling GmbH Nauen, zerlegt in Teile) und die seit 1989 in Glauchau auf Überführung wartende 50 2146 abgegeben. *Mr*

S-Bahn-Märchen

Die Produktion von S-Bahnzügen für Berlin in Hennigsdorf (BR 270) und in Berlin (Waggonbau-Union, BR 480) sorgte in der Pressewelt im Hinblick auf ein künftig wieder zusammenwachsendes S-Bahnnetz für ein Spektakel ersten Ranges. So berichteten mehrere Berliner Tageszeitungen, daß die Produktion der BR 270 in Hennigsdorf zugunsten der BR 480 eingestellt worden sei, und es werde nunmehr nur noch die BR 480 ausgeliefert. Diese Informationen gehören in die Rublik Märchen. Fakt ist eines: In Hennigsdorf läuft die Produktion weiter, zumindest bis Mitte 1992. Die BVG gab bisher 41 Serien-Viertelzüge in Auftrag, die derzeit gebaut werden.
Wie es später weitergeht, ist noch nicht entschieden. Fest steht aber, Berlin braucht zeitgemäße S-Bahn-Züge. Daß die Produktion von zwei Typen in die Vereinigung der Stadt fielen, war nicht vorauszusehen. Daher wird an einer Kompromißlösung gearbeitet. Es soll ein Einheitsfahrzeug entstehen, in das die besten Komponentenlösungen beider Triebzüge eingebracht werden. Gegenwärtig ist sogar schon die Ausschreibung für die Herstellung der Fahrzeuge in Vorbereitung. MEB wird seine Leser auf dem Laufenden halten. *MEB*

Nebenbahnstrecken in Mecklenburg

Bisherige Meldungen über ein drohendes Nebenbahnsterben in Mecklenburg-Vorpommern haben sich noch nicht bestätigt (siehe auch MEB 6/91, S. 3). Die als stilllegungsbedroht geltenden Strekken Teterow – Gnoien (KBS 932), Ganzlin – Röbel (nur Güterverkehr) und Rostock – Tessin (KBS 903) werden weiter befahren. Die Nebenbahn Teterow – Gnoien wurde sogar »aufgewertet«, indem dort künftig Nahgüterzüge – die bisher nur zwischen den Endbahnhöfen pendelten – von bzw. nach dem Knotenbahnhof Güstrow durchgefahren werden. Eine erhöhte Anschlußbedienung kann auch auf der Strecke Rostock – Tessin – sie ist kurioserweise im alten Kursbuch als »elektrifizierte Strecke« ausgewiesen – festgestellt werden, nachdem sich in Sanitz (Kreis Rostock) an einem ehemaligen landwirtschaftlich genutzten Anschlußgleis eine mit Isoliermaterial handelnde Firma aus den Altbundesländern angesiedelt hat, die bereits jetzt mit G-Wagen ihren Lagervorrat per Schiene heranfahren läßt. *RJü*

TALGO zu Gast bei DB



Das Bundesbahn-Zentralamt Minden (BZA) führt derzeit Versuche mit dem RENFE TALGO PENDULAR auf der Neubaustrecke Hannover – Göttingen aus. TALGO heißt **T**ren **A**rticulado **L**igerow **G**oicoecha **O**riol (Leichtbaugliederzug und die Anfangsbuchstaben des Entwicklers und Förderers dieses Zuges).
PENDULAR ist ein passives System für die gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung. Sie ermöglicht es, in kurvenreichen Strecken schneller und ohne Unannehmlichkeiten für die Reisenden zu fahren. Die TALGO und TALGO PENDULAR sind in Spanien ebenso im Planeinsatz anzutreffen wie in Frankreich und in der Schweiz. Die sogenannten Auslands-TALGO sind umspurbar, da Spanien bekanntlich Breitspurstrecken hat. TALGO-Züge gehören den PATENTES TALGO SA und werden nur von der RENFE, der staatlichen Eisenbahn Spaniens, betrieben.
Das Foto entstand am 9. April 1991 im Bahnhof Hannover-Wülfel (Zug Dsts 26970/26971).

Text und Foto: Chr. Fricke, Isernhagen

Neue Metro in Athen



Wagen 04, noch mit Holzaufbauten, am 5. Juli 1973 in Piräus. Inzwischen sind diese Fahrzeuge durch die in Hennigsdorf gebauten ersetzt worden.

Ein deutsch-französisch-griechisches Konsortium unter Führung des Siemenskonzerns wird das Athener U-Bahnnetz erweitern. Der Ausbau der Metro wurde seit Anfang der 50er Jahre geplant. Ende Januar 1991 hat nun die Regierung den Bau zwei neuer Strecken mit einer Gesamtlänge von 19 km beschlossen. In den nächsten sechs Jahren soll das 2,5-Mrd.-Projekt – ein Drittel davon will die EG finanzieren – verwirklicht werden. Man erhofft sich von der Metro eine spürbare Entlastung der chaotischen Verkehrsverhältnisse in der smoggeplagten griechischen Hauptstadt. Bislang besteht die U-Bahn lediglich aus einer 26 km langen Verbindung zwischen Kifissia und dem Hafen in Piräus.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund



Die Deutsche Bundesbahn besitzt sogenannte Werbezüge, die für die Industrie als Werbeträger dienen. Ein solcher Zug präsentierte sich im März 1991 auf dem Bahnhof Berlin-Wannsee.

Foto: Dr. W. Ruppert, Potsdam

Schmalspurmuseumsbahn in Schönheide

Schweren Herzens nahmen seinerzeit Anlieger und Eisenbahnfreunde von der zwischen 1966 und 1976 stillgelegten Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld Abschied. Ein geplantes Museum in Kirchberg kam nie zustande, und die in Rothenkirchen aufgestellte Lokomotive 99 1516 fristete ein trostloses Dasein. Inzwischen gibt es eine Interessengemeinschaft mit dem Sitz im erzgebirgischen Schönheide. Die dort organisierten Freunde haben sich das Ziel gesetzt, 1993 – zum 100jährigen Eröffnungsjahr des dortigen Streckenabschnittes – auf dem 4 km langen Teilstück Neuhof – Schönheide eine Museumsbahn zu eröffnen. Betriebsmittelpunkt stellt das nahezu vollständig erhaltene Bahnhofsgelände in Schönheide Mitte dar. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Arbeitseinsätze und finanzielle Hilfe ständig erforderlich. Aus diesem Anlaß ruft die Interessengemeinschaft zu einem Wettbewerb und einer Spendenaktion auf. Interessengemeinschaft Schmalspur-Museumsbahn Schönheide (Erzgebirge), Am Fuchsstein 3, O-9413 Schönheide, Konto: Kreissparkasse Aue 38 320 230, BLZ 870 558 92. Alle Einzahler werden gebeten, Ablichtungen ihrer Belege zur Auslosung folgender Preise einzusenden: Sonderpreis: Ein Jahr trägt unsere Schmalspurdampflokomotive den Namen, der uns am meisten unterstützt hat. Hauptpreise: je eine H0-Lok BR 58 (ROCO), 75 (Gützold), 01 (PIKO) und $H0_e$-VI k von Bemo. Weitere Preise kommen hinzu. Es geht um einen guten Zweck. Bitte helfen Sie uns.

M. Hahn, Schönheide (Erzgebirge)

Straßenbahn-Statistik

Zu dem im Heft 4/91, S. 28, erschienenen Umsetzungsverzeichnis folgende Ergänzungen bzw. Berichtigungen:
von Gera 162 bis 164, 166 nach Brandenburg, dort 131 bis 134; von Cottbus 91, 93, 95 nach Schöneiche, dort Nr. 77, 78 (doppelt gedruckt); von Potsdam 179 nach Rostock 705^{II}.
Ende Dezember 1990 wurden außerdem von Leipzig nach Rümlang (Schweiz) folgende Fahrzeuge umgesetzt: Tw 1155 und 1199 (G 4-59) sowie 5043 V, Typ 22 c.

V. Vondran, Gera

Museumsstraßenbahn in Chemnitz?

Seit dem 6. November 1988 hat in Chemnitz, seinerzeit noch Karl-Marx-Stadt, die Schmalspurstraßenbahn ausgedient. Sie gehörte 108 Jahre lang, anfangs als Pferdebahn und ab 1893 als elektrisch betriebenes Nahverkehrsmittel, zum täglichen Straßenbild der Industriestadt. Angehörige der Chemnitzer-Verkehrs-AG und Nahverkehrsfreunde sicherten 12 Trieb- und Beiwagen als Personen- und Arbeitsfahrzeuge. Sie stehen geschützt in der Altendorfer Wagenhalle und werden dort schrittweise betriebsfähig bzw. als Ausstellungsexponate restauriert. Die einzigartigen Straßenbahnveteranen sollen künftigen Generationen als Zeitzeugen erhalten bleiben. Im Stadtzentrum ist ein (nicht völlig geschlossener) eineinhalb Kilomter langer eingleisiger Schmalspurstraßenbahnring als Relikt des einst 42 km langen Streckennetzes betriebsfähig erhalten geblieben. Hierauf verkehrten vom 14. bis 23. September 1990 anläßlich des 825. Stadtjubiläums die in den Ursprungszustand zurückversetzten Triebwagen 15 (Baujahr 1924), Hersteller Weyer, Düsseldorf) und 251 (Baujahr 1929, Hersteller Busch, Bautzen).
Natürlich besteht der Wunsch, auch künftig diesen historischen Straßenbahnbetrieb aufrechtzuerhalten. Noch sind die Weichen dafür nicht endgültig gestellt. Auf jeden Fall wäre Chemnitz dann um eine Attraktion reicher.



Historischer Tw 251 im September 1990 vor dem Chemnitzer Rathaus.

Text und Foto: H. Matthes, Chemnitz

Ich fahre mit der Eisenbahn – Kinder in Deutschland sehen ihre Bahn

Unter diesem Motto veranstaltet die Deutsche Reichsbahn einen Mal- und Zeichenwettbewerb für Kinder im Vorschulalter sowie für die Klassenstufen 1 bis 4 aus allen Bundesländern.
Die Größe der Arbeiten soll das Format DIN A4 nicht überschreiten. Auf der Rückseite des Blattes sind der Name, die Anschrift, das Alter bzw. die Klassenstufe anzugeben. Die Einsendungen mit dem Kennwort »Mal- und Zeichenwettbewerb« können wahlweise an die Reichsbahndirektionen in Berlin, Dresden, Erfurt, Halle oder Schwerin sowie an die Hauptverwaltung der DR, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, Ruschestraße 59, O-1130 Berlin, gerichtet werden. Einsendeschluß ist der 31. August 1991.
Die Prämiierung der Besten erfolgt im September.
Auf die Gewinner warten Freifahrten 1. Klasse mit der Familie zu einem beliebigen Ort in Deutschland, Familienpässe und weitere Überraschungen im Heimatort oder in unmittelbarer Nähe der Preisträger.

MEB

100 Jahre Elektrische in Prag

1830 verkehrte in Prag das erste öffentliche Nahverkehrsmittel: ein Pferdeomnibus. Ab 1875 fuhr die Pferdebahn. Anläßlich der Landesjubiläumsausstellung am 18. Juli 1891 wurde die erste elektrische Straßenbahn eröffnet. Die Trasse begann an der oberen Station der ehemaligen Standseilbahn zur Letná-Höhe und endete am Königsbaumgarten. Die 800 m lange Regelspurbahn verlängerte man zwei Jahre später um weitere 600 m. Vorhanden waren zwei offene Gleichstromtriebwagen von Schuckert (Nürnberg) und Ringhoffer (Prag) mit Gleichstrommotoren von je 5,88 kW. Den Strom lieferte ein am Depot errichtetes Dampfkraftwerk. 1900 wurde die Strecke stillgelegt, 1902 schließlich abgebaut.
Die Umstellung der Pferdebahn auf elektrischen Betrieb zog sich bis zum 12. Mai 1905 hin.
Pionier der Prager Straßenbahn war der Ingenieur František Křižik. Er bemühte sich erfolgreich um den Ausbau des Prager Straßenbahnnetzes. Ihm zu Ehren werden heute eine Straße und ein U-Bahnhof als »Křižikova« bezeichnet.



Tw auf der Linie 8 auf der Moldaubrücke im Jahre 1908.

Foto: Sammlung A. Pokorný, Prag

Kursbücher aus aller Welt

Die Schweizerischen Bundesbahnen führen weltweit als einzige Staatsbahn eine Kursbuch-Buchhandlung. Nicht nur Reisebüros, sondern auch viele interessierte Bahnbenutzer decken sich hier mit den – ansonsten recht schwer erhältlichen – Kursbüchern aus ganz Europa und wichtigen überseeischen Ländern ein. Eisenbahnkarten und Bahnreisebücher sind ebenfalls erhältlich. Für Sammler gibt es eine große Auswahl an abgelaufenen Kursbüchern wie auch Nachdrucke historischer Ausgaben. Neu sind das estnische Fahrplanbuch von 1935/36 für 23 Mark, und das 276 Seiten starke jugoslawische Kursbuch von 1938/39 für 56,50 Mark. Interessenten erhalten die Listen bei der SBB-Verkaufsstelle für ausländische Kursbücher, Postfach 43, CH–9001 St. Gallen. *MEB*

Stippvisite im Ruppiner Land



Neuruppin, die gemütliche Stadt in der Mark Brandenburg, ist allein durch Fontane und Schinkel ein Begriff. Man weiß von der herrlichen Umgebung, von reizvollen, leider teilweise dem Verfall preisgegebenen historischen Bauten ... Und nur wenige Eisenbahnfreunde wissen, daß sich hier ein richtiges Bahnbetriebswerk der Deutschen Reichsbahn mit einer aufschlußreichen Privatbahnvergangenheit befindet. Es ist die einstige Hauptwerkstatt der bis 1949 bestandenen Ruppiner Eisenbahn AG.

Wenn man zu Fahrdienstleiter Andreas Franke kommt und er gerade Zeit hat, kann man den passionierten Eisenbahner in seinem Element erleben. Er zeigt den gut gepflegten Ringlokschuppen, in dem sich ebenso gut gepflegte, leider zur Zeit nicht voll ausgelastete Dieselloks verschiedener Baureihen präsentieren. Darunter ist übrigens auch die seltene Baureihe 111 – hier am dichtesten an Berlin. Wußten Sie übrigens, daß das Bw das größte seiner Art für Triebwagen der BR 172 der DR ist? 20 Einheiten dieser Fahrzeuge sind hier beheimatet. Eine moderne Triebwagenhalle mit direktem Durchfahrgleis in den Werkstattbereich gehört dazu. Die Anlagen sind so zweckmäßig angelegt, daß ohne große Veränderung die Baureihe 628 der DB versorgt werden könnte. Trotzdem wird das Bw weiter modernisiert. Zur Zeit erhalten alle Gebäude moderne Heizanlagen, die allerdings der bis jetzt noch schnaufenden Heizlok der Baureihe 44 zum baldigen bitteren Ende verhelfen wird. Wer also diese Lokomotive noch bestaunen oder auf dem Bild festhalten möchte, sollte sich beeilen. Und eine Fahrt mit dem LVT in die seen- und waldreiche Umgebung der Stdt lohnt sich immer!

Fahrzeugbestand des Bw Neuruppin Anfang Mai 1991:
44 0390 (mit Kohletender, Heizlok, nicht fahrfähig), ASF 105 (LEW 17217/81), 101 629, 102 179, 106 400, 792, 847, 110 110, 134, 157, 158, 644, 759, 111 003, 004, 112 136, 532, 630, 726, 729, 172 102/702, 103/703, 106/706, 107/707, 110/710, 118/718, 120/720, 122/722, 124/724, 126/726, 129/729, 137/739, 141/745, 15/0/ (750) ausgemustert, 159/759, 161/761, 164/764 169/769, 173/773 (letztgebauter LVT der BR 171/172).

Unser Bild zeigt den als Wrack im Bw Neuruppin abgestellten und ausgemusterten Beiwagen 190 823, der für Schweißübungen (!) genutzt wird.

Text und Foto: Dr. W. Ruppert, Potsdam

PKP und DR berieten über Dampfloks



Zu einem ersten Erfahrungsaustausch kamen im März 1991 auf Einladung der Firma Technische Geräte, Münster, und Railconsult, Wuppertal, Vertreter der Deutschen Reichsbahn in die PKP-Ausbesserungswerke Olesnica und Piła. Am Beispiel der Dampflokkessel der deutschen Baureihen 52 und 42 (Ty 2-6690 und Ty 43-127) – sie erhielten bei dieser Gelegenheit sogenannte Kesselteste – zeigten sich die Gäste vom Niveau der polnischen Kesselarbeiten angetan. Diese entsprechen voll und ganz – so die Gäste – dem Standard. Bereits im Dezember 1990 hatte eine Lokomotive der Baureihe 52 in Olesnica einen Kesselattest des TÜV Sachsen bekommen und konnte damit sofort zu Weihnachten 1990 auf der Valley Railway unter Dampf genommen werden. Im März 1991 attestierte der TÜV Sachsen die Ty 2-3554 in Olesnica für den Verein PFT-TSP in Brüssel.

Auf dem Foto: Pm 36-1 (ex PKP, Chrzanow 663/1937) in Piła bei der Aufarbeitung im Jahre 1989.

Text und Foto: H. F. Schmidtendorf, Münster

120er in Eisenach

Folgende Lokomotiven der Baureihe 120 sind hier z. Z. beheimatet: 120 043, 049, 075, 091, 159, 174, 194, 196, 246, 309, 349 (Einsatz) und 120 177, 214, 236, 239 (Reserve). Im April wurde die 120 151 verschrottet. Seit dem 2. Juni 1991 sind die Eisenacher 120er gänzlich aus dem Plandienst verschwunden. Die Maschinen sollen aber teilweise noch vor Arbeitszügen im Rahmen der bevorstehenden Elektrifizierungsarbeiten genutzt werden. *SKL.*

Schwebebahn wieder in Betrieb

Nach siebenjähriger Reparaturzeit ist die Dredener Schwebebahn am 31. Mai 1991 wieder dem Betrieb übergeben worden. Sie verbindet in der Nähe der Elbbrücke Blaues Wunder Loschwitz und Oberloschwitz. Mit ihrem Geburtsjahr 1901 ist sie die älteste Bergschwebebahn der Welt. Da es gelungen war, die Bahn auf die Liste Technischer Denkmale zu setzen, konnte sie vor dem Verschrotten bewahrt und einer totalen Sanierung unterzogen werden. *MEB*

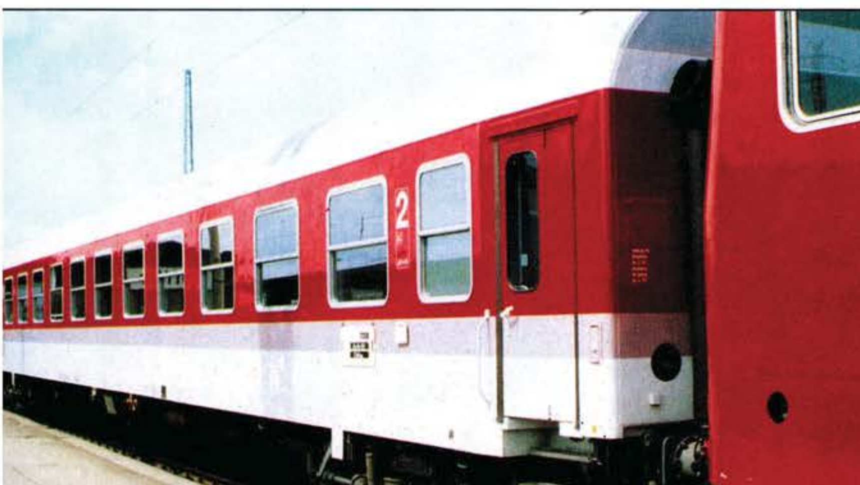
Vereinatunnel

Mit fast zweijähriger Verspätung fand am 18. März 1991 der erste Spatenstich für den Bau einer wichtigen Verbindung und rollenden Landstraße innerhalb des Netzes der Rhätischen Bahn statt. Je eine Feier gab es auf der Südseite bei Lavin und auf der Nordseite in Klosters. Diese neue Strecke wird durch den 2,16 km langen Zugwaldtunnel bei Klosters, den 300 m langen Suschtunnel zwischen Susch und Lavin und den 19,058 km langen Vereinatunnel führen. An beiden Tunnelmündungen des Vereinatunnels werden Verladebahnhöfe entstehen. In Klosters sind zusätzlich noch Abstellgleise vorgesehen. In der Tunnelmitte wird sich ein 2 km langer Kreuzungsbahnhof befinden, und an den Tunnelenden sollen Züge kreuzen können. Die Scheitelhöhe des Tunnels liegt auf 1 465 m Höhe, die Tunnelhöhe wird einen Durchmesser von 7,64 m aufweisen und dadurch das Verladen von Fahrzeugen mit 2,5 m Breite und 4 m Eckhöhe ermöglichen. Die Inbetriebnahme ist im Frühjahr 2000 vorgesehen, und die Baukosten werden sich, auf der Preisbasis von 1985, auf 538 Mill. Schweizer Franken belaufen. *ABG*









DR-Start in den InterCity Verkehr

Wenn auch nicht so spektakulär wie die DB, konnte auch die DR am 2. Juni mit ansehnlichen Neuheiten ihren InterCity-Verkehr starten. Das begann bereits am 25. Mai, als der Eisenbahnverkehr zwischen Thüringen und Hessen durch die Wiedereröffnung der Werratalbahn normalisiert wurde. Der 24 km lange Neubauabschnitt von Eisenach über Herleshausen nach Gerstungen ersetzt die im Zuge der Spaltung Deutschlands angelegte Verbindung über Förtha. Das Bild oben zeigt den Eröffnungszug mit den Lokomotiven 132 168 und 132 432 im Werratal. Zum Fahrplanwechsel kamen auch die ersten IC-Speisewagen zurecht (Bild links). Die DR hatte 1984 für den Verkehr mit Westdeutschland 25 dieser 26,4-m-Wagen beschafft, deren Innenleben mit Sprelacartwänden und Neonröhren sehr nüchtern wirkte. Der Umbau auf IC-Niveau erfolgt im Raw Gotha.



In InterRegio-Lackierung lieferte der Waggonbau Bautzen 40 Reisezugwagen der Gattung Amz (linke Spalte, drittes Bild von oben). Das Drehgestell GP 200 erhielt Scheibenbremsen, Magnetschienenbremsen und Gleitschutz. Im Februar wurden auf Strecken der Bundesbahn bei bestechend hoher Laufruhe und bemerkenswert niedrigem Geräuschpegel 220 km/h erreicht. Das Fahrzeug in der linken Spalte unten stammt aus einer Serie von 119 Wagen für den IC-Verkehr zwischen Berlin und Hamburg. Sie werden im Raw Halberstadt gebaut und überzeugen vor allem durch ihr Innendesign, das den gleichen Komfort bietet wie neuere InterCity-Wagen der DB. Sie sind für 200 km/h ausgelegt, haben allerdings anstelle der Klimaanlage eine Druckbelüftung.

Mit dem Fahrplanwechsel fiel das 140jährige Streckenjubiläum Dresden – Prag zusammen. Damit begann auch der Planbetrieb mit den von den Skoda-Werken in Pilsen stammenden Zweisystemlokomotiven für 16 2/3 Hz Wechselspannung und 3 kV Gleichspannung. Mit diesen Lokomotiven werden alle Schnellzüge und ein Großteil der Güterzüge zwischen Dresden und Decin bespannt. Langläufe gibt es vom tschechischen Kutna Hora bis Berlin bzw. Leipzig.

Die Lokomotivversionen der DR und der CSD (Bild links neben stehend und unten) wurden am 1. Juni in Decin fotografiert.

Fotos: Emersleben; Hahn (2)





BDEF-Verbandstag Essen: 1993 in Potsdam

»Ordentliche Mitglieder des ,Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.' – abgekürzt: BDEF – können werden: eingetragene und nicht eingetragene Vereine von Freunden des Schienenverkehrs, Museumsbahnern und Modellbahnern mit mindestens 7 ordentlichen Mitgliedern und mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland.«

So steht es in der Satzung des BDEF, und mit Stichtag 1. Januar 1991 machten davon 405 Vereine mit 24 304 Mitgliedern Gebrauch. Vertreten waren die Vereine auf dem 34. Ordentlichen Verbandstag in Essen vom 9. bis 12. Mai 1991 mit 466 Stimmrechten *(Vereinigungen mit einer Mitgliederzahl bis 100 haben für je angefangene 20 Vereinsmitglieder 1 Stimme; Vereinigungen mit mehr als 100 Vereinsmitgliedern haben darüber hinaus für je angefangene weitere 50 Vereinsmitglieder eine zusätzliche Stimme. Die höchstzulässige Stimmanzahl beträgt 9).*
Neben den im Leitartikel auf Seite 3 dargelegten Ansichten findet der Berichterstatter fünf Punkte erwähnenswert:

»...keine stundenlangen Vorlesungen!«

■ Allen Delegierten lagen der Jahresbericht des Vorstandes und der Finanzbericht schriftlich vor. Von den dafür im Vorstand Verantwortlichen gab es kurze Kommentare, keine stundenlangen Vorlesungen. Dadurch stand viel Zeit für Diskussionen zur Verfügung.
■ Für den ausscheidenden stellvertretenden Vorsitzenden Armin Götz (Fachgebiet Allgemeiner Schienenverkehr) wurde mit 9 Gegenstimmen bei 19 Stimmenthaltungen Reiner Enders, der letzte Vorsitzende des DMV, gewählt. Herr Enders ist Förderndes Mitglied des BDEF *(Fördernde Mitglieder können natürliche oder juristische Personen oder Personenvereinigungen des In- und Auslands werden, die die Bestrebungen des BDEF unterstützen.).*
■ Der Beitragssatz für das Geschäftsjahr (= Kalenderjahr) 1992 wurde von 6,– auf 6,50 DM erhöht *(Laut Beitragsordnung sind für die ersten 50 Mitglieder jedes Vereins der volle, für das 51. bis 100. Mitglied 80 %, für das 101. bis 200. Mitglied 50 % und ab 201. Mitglied 20 % des Beitragssatzes zu zahlen, maximal jedoch für 300 Mitglieder.).*

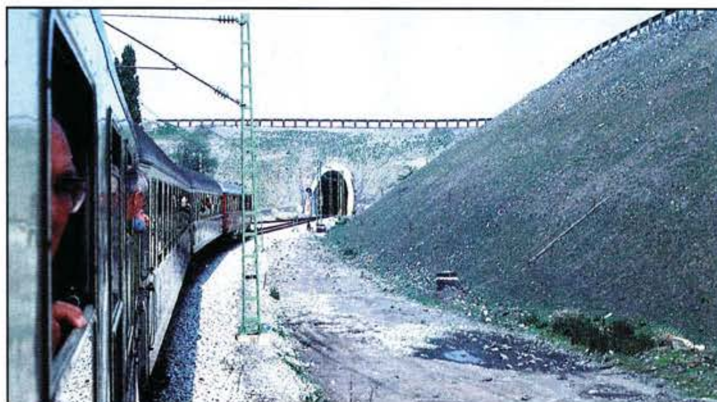
»...nicht Almosen – kollegiale Starthilfe«

■ Um interessierten Vereinen in den neuen Bundesländern einen Beitritt zum BDEF zu erleichtern, wurde der Vorstand ermächtigt, gemäß den wirtschaftlichen Umständen einen wesentlichen Beitragsnachlaß festzulegen – ohne Antrag und einheitlich für alle Vereine. Die Diskussion zu diesem Punkt war von einer starken Solidarität für die Hobbyfreunde in der ex-DDR getragen, wobei mehrfach betont wurde, daß der Beitragsnachlaß nicht als die Gewährung eines Almosens, sondern als eine kollegiale Starthilfe anzusehen sei.
■ Mit viel Beifall wurde dann auch der Vorschlag bedacht, nach der Abhaltung des Verbandstages 1992 in Passau schließlich 1993 in Potsdam zu tagen, wo die 1000-Jahr-Feier der Stadt den Rahmen geben soll.

F. B.



Die Zuglokomotive des Sonderzuges für die große Ruhrgebietsrundfahrt: V 200 033.



Zunächst wurde die Tunnelröhre über das Industriebahngleis gestülpt; nun wird das Deckgebirge aus Abraum aufgeschüttet. Im Jahre 2050 soll die geplante Höhe erreicht sein; dann ist auch der Landschaftspark fertig.



Bild rechts: Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen kann nicht nur einen 10-Wagen-Sonderzug aufnehmen, sondern bietet seinen Besuchern auch diese Attraktion: die 97 502, eine 1923 von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferte württembergische Zahnradlokomotive. Sie war zuletzt von 1946 bis 1962 im Bw Tübingen beheimatet.

Fotos: MEB

Die neuen Elektrifizierungspläne der DR

Statt Nord – Süd jetzt Ost – West



Die Deutsche Reichsbahn wird ihr Elektrifizierungsprogramm auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Bis 1995 sollen weitere 1200 km Strecke elektrisch zu befahren sein. Doch frühere Planungen mußten korrigiert werden. Nach der Vereinigung Deutschlands werden die »Strippenzieher« jetzt vor allem in Ost-West-Richtung unterwegs sein, um Anschlüsse an das Netz der DB zu schaffen.

Während der Hochkonjunktur der Elektrifizierung bei der DR kam auch die 1945 demontierte und in 60er Jahren wieder aufgebaute Strecke Neustrelitz – Rostock unter den Fahrdraht. Dieser Zug wurde bei Waren (Müritz) kurz nach Aufnahme des elektrischen Betriebs aufgenommen. *Foto: B. Sprang, Berlin*

Am 2. Juni 1991 wurde der elektrische Betrieb auf den Abschnitten Rostock – Stralsund (74 km), Halle – Lutherstadt Eisleben (30 km) und Riesa – Döbeln (33 km) eröffnet. Im September folgt der Lückenschluß zwischen Sonneberg und Neustadt (b. Coburg). Die drei Kilometer werden ausnahmsweise nicht von Industriebetrieben, sondern von Eisenbahnern der DR und DB überspannt. Die Bahnverwaltungen sparen Kosten, die Monteure der DR, hier vom Bahnstromwerk Weimar, lernen gleichzeitig den wartungsarmen Fahrleitungsbau der DB kennen. Vom Dezember 1991 an sind auch die 42 km zwischen Döbeln und Chemnitz überspannt. 182 km Jahresleistung neu elektrifizierter Strecken bedeuten zwar einen geringen Rückgang gegenüber den Vorjahren, doch gibt es bereits viele Vorlaufarbeiten für andere Abschnitte.

Im Mai 1992 sind dann folgende Strecken elektrisch befahrbar: Ruhland – Priestewitz (40 km), Wustermark – Wittenberge (97 km), Eisleben – Sangerhausen – Oberröblingen (26 km) und Seddin – Roßlau (80 km). Im September 1992 folgen Sangerhausen – Wolkramshausen (51 km), im Dezember 1992 Wolkramshausen – Leinefelde (33 km) und Wiesenburg – Güterglück (36 km). Der Zuwachs von 363 km wird der höchste in den Jahren bis 1995 sein.

Eine Zäsur bedeutet die elektrische Inbetriebnahme der Strecke Magdeburg – Marienborn (43 km) im Mai 1993. Sie wird die erste elektrisch mit 160 km/h befahrbare Strecke der DR sein; gleichzeitig können zwischen Berlin und Hannover (über Wiesenburg – Güterglück) Elektrolokomotiven durchfahren. Ebenfalls im Mai 1993 sind die Abschnitte Neustrelitz – Neubrandenburg (38 km), Oberröblingen – Sömmerda (38 km) und im Berliner Umland Wilhelmshorst – Berlin Zoo (21 km) überspannt. Entgegen früheren Absichten wird jetzt geprüft, ob der wichtige Lückenschluß Neudietendorf – Gerstungen/Bebra (70 km) nicht schon 1993 elektrisch befahren werden kann. 1994 ist das Überspannen der Strecken Sömmerda – Erfurt (27 km), Beelitz – Abzw. Wildpark (19 km), Güterglück – Blankenheim (99 km), Leinefelde – Eichenberg (35 km), Werder – Berlin-Wannsee (10 km), Camburg – Saalfeld (68 km) und Neubrandenburg – Stralsund (87 km) vorgesehen. Wenn 1995 Werder – Biederitz (97 km) elektrifiziert wäre, stünde Elektrolokomotiven die zweite Trasse zwischen Berlin und Hannover zur Verfügung. Da jedoch die Stromversorgung nicht gesichert ist, soll der Termin auf 1996 verschoben werden. Sicher ist hingegen die Elektrifizierung der Strecken Dessau – Baalberge (43 km), Saalfeld – Probstzelle (21 km) und Baalberge – Aschersleben (33 km) im Jahre 1995.

DR und DB koordinieren nach der Vereinbarung über den Energieverbund vom März 1990 die Bahnstromversorgung gemeinsam. Beide Netze werden über 110-kV-Fernleitungen zusammengeschaltet. Das Konzept sieht u. a. vor, Strom von der Industrie zu kaufen. So baut die Vereinigte Kraftwerke Ruhr AG für das Buna-Werk ein neues Kraftwerk auf, das neben der Versorgung von Indu-



Fahrleitungsmontagewagen bei Neustrelitz. Diese Spezialfahrzeuge entstanden zu Beginn der 80er Jahre im RAW Stendal aus sog. LOWA-GGw. Zweifellos handelte es sich bei diesen Wagen um Interimslösungen. *Foto: J. Migura, Berlin*

Übersicht über die seit September 1989 elektrifizierten Streckenabschnitte der DR (Fortsetzung aus »me« 10/89, S. 5)

Strecke	Inbetriebnahme	km	Gesamt-km
Jüterbog – Falkenberg einschl. Abzw. Großrössen – Abzw. Beyern	23. 9. 89	49	3 322
Borsdorf – Beucha	23. 9. 89	7	3 329
Lübbenau – Cottbus	30. 9. 89	42	3 371
Anschlußbahn Binnenhafen Königs Wusterhausen	15. 11. 89	2	3 373
Falkenberg – Abzw. Lindthal – Abzw. Altdöbern Süd	30. 11. 89	56	3 429
Abzw. Lindthal – Calau – Cottbus	16. 12. 89	36	3 465
Senftenberg – Cottbus	25. 5. 90	28	3 493
Berlin Frankfurter Allee – Berlin Pankow1	6. 9. 90	9	3 502
Berlin-Köpenick – Fürstenwalde (Spree)	30. 9. 90	34	3 536
Fürstenwalde (Spree) – Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt, einschl.Frankfurt (Oder) – Rosengarten – Frankfurt (Oder) Rbf – Frankfurt (Oder) Pbf	15. 12. 90	86	3 622
Eisenhüttenstadt – Cottbus	15. 12. 90	64	3 686

strie und Bevölkerung auch den Bahnen Strom liefern wird. Die DR wird Strecken, für die bereits mit ehemaligen DDR-Betrieben Verträge bestehen, auch von diesen elektrifizieren lassen. Das sichert z. B. dem Fahrleitungsanlagenbau Leipzig und dem Energiebau Radebeul Aufträge. Die Gründungen werden von der Eisenbahn in die Erde gebracht. Künftige Vorhaben werden wie in der freien Wirtschaft üblich ausgeschrieben. Wo es der Projektierungsstand zuläßt, wird bereits die wartungsarme Fahrleitung der DB verwendet. Parallel zum Neubau stabilisiert die DR vorhandene elektrifizierte Abschnitte. So ist ein Programm zum Sanieren der Mastfundamente im Gange, es werden bruchgefährdete Isolatoren gewechselt, ältere Fahrleitungsanlagen völlig umgebaut, bis hin zum Setzen neuer Masten und der Installation von neuen Tragwerken, z. B. zwischen Muldenstein und Weißenfels über Halle/Leipzig.

Ein großes Problem stellt gegenwärtig das in früheren Zeiten verwandte Staku-Tragseil dar. Das kupferummantelte Stahlseil sollte der DDR-Wirtschaft Bronze einsparen. Entsprechende Erfahrungen gab es in anderen Ländern, einschließlich Westeuropas. Weil in der ehemaligen DDR die Herstellungstechnologie jedoch nicht beherrscht wurde, rostet es jetzt sehr stark. Das Seil ist auch noch zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) eingebaut worden. Auf Grund der Korrosionsschäden soll es netzweit bis 1995 ausgewechselt sein. Da es nur Geschwindigkeiten bis 140 km/h zuläßt, muß es vorrangig auf den Strecken ausgetauscht werden, auf denen in den nächsten Jahren schneller gefahren werden soll.

Fred Hafner



Der Triebwagen EW 90-12s (ex ET 165 401) im Juni 1976. Auffällig an den Wagen dieser Baureihe ist die geänderte Signalbeleuchtung: zwei große Signallichtarmaturen für das Spitzenlicht und zwei auf das gesetzte für das Schlußlicht. Die bereits in Berlin angebrachten Schutzgitter am Wagenende – bei Verdunkelung auf den Bahnhöfen während des Krieges sollten die z.T. großen Abstände zwischen zwei Wagen verringert werden – blieben erhalten. *Foto: H.-J. Hütter*

Berliner S-Bahn-Wagen in Polen

Wer mit aufmerksamem Blick durch unser Nachbarland Polen reist, wird diese oder jene Entdeckung machen, die das Herz höher schlagen läßt. Eine Überraschung erlebte auch unser Leser Hermann F. Schmidtendorf, als er bei einer Exkursion durch Polen verschiedene ehemalige Berliner S-Bahn-Wagen – umgebaut für Werkstattzwecke – zu Gesicht bekam. Wie kamen diese Wagen nach Polen und was geschah mit ihnen?

In der zweiten Phase des zweiten Weltkrieges konzentrierten sich die Kriegshandlungen auf Berlin. In dieser Zeit war das für die Aufarbeitung der Berliner S-Bahn-Wagen zuständige Raw Berlin-Schöneweide nicht mehr in der Lage, allein den hohen Anteil an kriegsbeschädigten Wagen aufzuarbeiten. Daher beauftragte die DR ab ca. Ende 1942 das Raw Lauban in Schlesien, sich an den Instandsetzungsarbeiten zu beteiligen.

Nach dem Ende der Kriegshandlungen wurde Schlesien bekanntlich polnisches Gebiet, mithin auch die Stadt Lauban (heute Luban). Die sich zu diesem Zeitpunkt im Ausbesserungswerk befindlichen Berliner S-Bahn-Wagen gingen damit als Reparationsleistungen in das Eigentum der Polnischen Staatsbahnen (PKP) über. Dabei dürften sich ca. 130 Viertelzüge aller bis dahin vorhandenen Bauarten im Ausbesserungswerk befunden haben.

Nach längeren Recherchen über die zweckmäßigste Verwendung dieser Fahrzeuge entschieden sich die PKP für einen Einsatz zwischen Gdańsk, Sopot und Gdynia an der polnischen Ostseeküste, weil hier ein leistungsfähiger Nahverkehr Voraussetzung für die weitere Entwicklung dieser Industrieregion war. Gdańsk verfügte zudem über ein Ausbesserungswerk, in dem die S-Bahn-Wagen ohne aufwendige Überführungsfahrten aufgearbeitet werden konnten. Bis Ende der 50er Jahre ließen die PKP insgesamt 80 Viertelzüge instandsetzen (s. Tabelle 1). Technisch wurden die Züge auf den Fahrleitungsbetrieb bei unveränderter Spannung



Im Bw Chylonie wartet im Oktober 1972 der Zug mit dem Triebwagen EW 91-13s (ex ET 167 266) an der Spitze auf seinen Einsatz. Deutlich erkennbar ist die veränderte Steuerstomkupplung, die den älteren Baureihen angepaß wurde – die Voraussetzung für einen freizügigen Einsatz aller Fahrzeuge untereinander. *Foto: H.-J. Hütter*

(750 V Gleichspannung) umgerüstet und das Fahren im Zugverband *aller* Bauarten untereinander ermöglicht. – Mit dem laufenden Zugang von Fahrzeugen wuchs auch das Streckennetz (s. Tabelle 2), und es konnten auch längere Züge eingesetzt werden.
Jahrelang wurde der elektrische Inselbetrieb mit den ehemaligen Berliner S-Bahn-Wagen aufrecht erhalten. Als die fortschreitende Elektrifizierung der polnischen Fernbahnstrecken (3 kV Gleichspannung) auch Gdańsk erreichte, war wegen der abweichenden Spannung das Ende der ex-Berliner abzusehen. Etappenweise wurde das 750-V-Streckennetz reduziert, bis am 18. Dezember 1976 letztmalig Berliner S-Bahn-Züge bei den PKP im öffentlichen Verkehr Reisende beförderten. Nach den erforderlichen Umschaltarbeiten am 19. Dezember setzten die PKP am darauffolgenden Montag, dem 20. Dezember 1976 ihren Nahverkehrstriebzug EN 57 erstmalig ab Gdańsk Richtung Sopot ein. Die z.T. 40 Jahre alten Berliner Fahrzeuge wurden auf das Abstellgleis geschoben. Während der größte Teil des Wagenparks zerlegt worden sein dürfte, fanden einige als Werkstattwagen weitere Verwendung. Wie die nebenstehenden Fotos zeigen, erhielten zumindest einige der Fahrzeuge im schlesischen Raum eine neue Heimat. Es gilt als sicher, daß auch davon inzwischen einige Wagen verschrottet wurden. *H.-J. Hütter, Berlin*

Literatur

Hütter, H.-J.: Die ehemaligen Fahrzeuge der 800-Volt-Schnellbahn in Gdańsk; Verkehrsgeschichtliche Blätter, Berlin, 5(1978)2, S. 14 – 20.

Tabelle 1 Fahrzeuge

Baureihe DR		PKP	Anzahl der VZ
ET/EB/ES	165	EW 90	54
ET/EB	166	EW 92	6
ET/EB	167	EW91	20(1)

(1) – bei der PKP drei Vz bestehend aus ET und ES (ES ≙ ex ET)

Tabelle 2 Streckenöffnung

Eröffnung	Strecke
4. 3.1951	Gdańsk – Gdańsk Nowy Port (8 km)
2. 1.1952	Gdańsk – Sopot (12 km)
22. 7.1953	Sopot – Gdynia Gl (9 km)
15. 1.1956	Gdynia Gl. – Gdynia Chylonia (6 km)
31.12.1956	Gdynia Chylonia – Wejherowo (17 km)



Die ehemalige Baureihe 166 war mit sechs Viertelzügen bei den PKP nur bescheiden vertreten. Mit etwas Glück war aber auch ein Zug dieser Baureihe an der Zugspitze zu fotografieren: hier der EW 92-06s (ex ET 166 017) im November 1975.

Foto: H.-J. Hütter



Teil eines Werkstattzuges: ein Viertelzug der Berliner S-Bahn (ex ET 165) bei der schlesischen Sandbahn in Janarzno/Szczakowa im November 1990.

Foto: F. Hermann F. Schmidtendorf



Als Fahrzeug eines Werkstattzuges ein Triebwagen der ex-Baureihe ET 165 im Bw Wroclaw-Brochow im März 1991. Ein auf dem Foto nicht sichtbarer Beiwagen trägt im Bereich der Drehgestelle folgende Anschriften »SKF Norma«, »Fischer«, »1928 Jaeger«, »1926 LHW Werke« sowie »1930 356593 Wegmann & Co. Kassel«

Foto: F. Hermann f. Schmidtendorf

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 8/91, ist am 8. Juli 1991

Biete

EISENBAHN-MAGAZIN gegen Gebot abzugeben. Komplette Jahrgänge von 1966 - 1986 in Originalordnern. Frank Harding, Saalburgstr. 47, W-6369 Nidderaut, Tel. 06187-23061

Trix-Adler-Zug H0, neuw., PIKO-Modelle m. KK u. NEM-Schacht. Umbau aller PIKO-Fahrz. auf KK u. NEM-Schacht. W. Knoth, PF. 05/52, O-6412 Sonneberg

Löse umfangreiche EG-Literatursammlung auf. Preisliste gegen frankierten Rückumschlag bei D. Gerull, Am Stadion 11, O-1210 Seelow, Tel. Seelow 830

BR 01, 41, 42, 75 (Sächs), 118, 120, 130; E46, 211, Güter- u. Personenwagen, alles H0, PIKO/Gützold mit div. Ersatzteilen. A. Kügler, B.-Göring-Str. 123, O-7030 Leipzig

Sammlungsauflösung rollendes Material und sehr viel Zubehör Spur N, TT und H0, alles sehr billig. Tel. O-Berlin 5276894

Hraska 84 u. 91, Piko 01,5, 95, Gützold 24, 64 u. 75 u. v. m. Näheres auf Freiumschlag bei Werner Jarastr. 15, O-3034 Magdeburg/Nord

Eisenbahn Sonderpoststempel aus D, A, CH zu günstigem Preis. Suche: Bahnpostbelege, alte Ansichtskarten von Bahnanlagen in Sa/Thü., Eisbahnhefte alt für 1,-/Stück und Portoersatz. Harald Bernhardt, Waldstr. 29, W-8671 Leupoldsgrün

Biete Spur N (Liste 2,- DM in Briefmarken). Su. H0 alt (Pl, HR, Schicht usw.) u. neu. Tausch mögl. Suche Bahnbücher. N. Kempf, Stralsunder Ring 5, W-3180 Wolfsburg 1

Biete BR 50, 23, 64, Y-Wagen, DB13, geh. BR 66, Bi29, Verk. oder Tausch gg. BR 64 (neu) 86, 89 DR, VT137 modernis. Wagen, rekow. 3achsig, Pilzband gerade, alles H0. Ralf Großhennig, Teichdamm 6, O-3606 Osterwieck, Tel. 9418

Verk. Piko-H0: 29 Dampf-, 10 Diesel- 5 E-Loks, Triebwg., 50 Güterwagen, fast alles unbenutzt zu günst. Preisen, außerdem viel Zubehör. Liste gg. frank. Rückumschlag. Olaf Rossa, Töpfergasse 6, O-7220 Pegau

Umfangreiche TT-Gleismaterial billig abzugeben. Uwe Stark, Gersdorfstr. 17, O-8909 Görlitz

Auflösung Literatursammlung über Vorbild und Modell. Liste im Freiumschlag anfordern. G. Bartsch, Burkhardtsdorfer Str. 12, O-9122 Adorf/Erzgb.

H0-Züge u. a. mit Lok RC1, 103, 290, BR 92, mit div. Pers.-u. Güterw., bis 50 % und Kat.preis. Liste gegen Freiumschlag. S. Sautter, Aplerbecker Str. 29, W-4000 Düsseldorf 30

Straßenbahn-Archiv (Transpress), alle 7 Bände für 350,- DM. Ziemer, Späthsfelder Weg 11, O-1195 Berlin, Tel. 030/21732103 oder O-Bln. 2109411, App. 469

Biete Fotos (9x13) und Originaldias von Dampf-Diesel- und Elloks der DR, DB und ÖBB, auch Werkloks und Nahverkehr. Zuglaufschilder (innen) und "me". Rene Guther, Im Tal 31, O-1532 Kleinmachnow

Biete TT-Modelle BTTB, Zeuke, Rokal, Kleinserien, CSFR-Wagenbausätze, Literatur, sowj. Dampfloko/w und Wg. H0. Bitte Liste gg. DM 2,- in Briefm. anford.! Thomas Böttger, Goethestr. 22, O-9417 Zwönitz

ME
3, 8.79; 4.85; 3, 5.87; Suche ME 3, 5.80; 3.81; 7, 9, 11.84; 1.85. Bertram Jakobi, Am Anger 14, O-5701 Struth

Verkaufe Piko H0, rollendes Material, unbenutzt, Liste gg. Freiumschlag. Bernd Frömmer, Grunaer Weg 21, O-8020 Dresden

Eisenbahn-Magazin, und andere Zeitschriften und Bücher zu verkaufen. Liste bei U. Hesse, Haenelstr. 34, W-5800 Hagen 7

Biete ME 1.86 bis jetzt. Ang. an B. Rosengart, Deiwitzweg 19, O-7065 Leipzig

Verkaufe "Der Modelleisenbahner"
8 - 11.67, 1.73 - 6.82 komplett, EK, EM, EZ, EJ und viele and. Zeitschriften. G. Meißner, Im Sonnestein 5, O-5322 Bad Sulza

Verkaufe H0 BR 42 Gützold, Piko BR 23, 50, 106, BR 91 Hruska-Nachbau, Kleinb. d. Altmark, Müglitztalbahn, Eisenbahnen in Mecklenburg. Gebote bitte an Hans-Ullrich Schöne, Johnsbacher Weg 1, O- 8021 Dresden

H0-Faller Modellbausatz B-568 "Brükke am Kwai" ni. geb., komplett vorhanden. 60,- + Porto. Seidel, Striekenkamp 47, W-2820 Bremen 71

Biete in TT
rollendes Material, Loks und Wagen sowie Ersatzteile, nur zusammen für 250,- DM. Holger Guschke, Str. der Befreiung 60, O-7050 Leipzig

Biete in H0 BR 50 Flm(Wanne), BR 41 Mä., BR 50 Piko, BR 42 Gütz., BR 94 Flm, BR 44 Ro, BR 89 T3 Flm, sächs. Abt-Wagen Trix, alles DRG. Suche: $E44^4$ Roco, E16 Roco. Karl Willert, Ritterstr. 21, O-9412 Schneeberg

Biete Zeitschrift "Der Modelleisenbahner", 1961 -1990, komplett, Märklin-Katalog 1940 u. andere Lektüre vor 1945. Peter Schäfer, Kastanienstr. 16, O-8270 Coswig

Biete
Piko H0 Modellbahnsammlung, viele Loks und Wagen, möglichst komplett zum günstigen Preis. M. Damrow, Paul-Linke-Str. 19, O-2900 Wittenberge

Biete einbaufertige Bahnhofsplatte für Nebenbahn, 6 Gleise, alles Pilzweichen mit Unterflurantrieb u. Laternen und 14 cm Drehscheibe, Signale sowie Fahrpult. Jürgen Klinke, Kastanienallee 144, O-1150 Berlin

Verkaufe umfangreiches rollendes Material in TT (dabei E70, T334, BR 23-Zeuke, Silver Lines). Liste gegen Freiumschlag anfordern. Holger Strenz, G.-Frytag-Str. 3. O-7113 Markkleeberg

Märklin H0 (s. Koll) Art. 3153.2, 200,- DM; 3309, 260,- DM; 3310, 250,- DM; 4787, 200,- DM, 4788, 180,- DM. Alle Art. sind neu (nicht gebraucht). Wilfried Bollinger, Stralsunder Str. 13, W-5400 Koblenz-Karthause

Biete H0-PIKO BR 95 (neu), 242, V100, 244, 185/195, div. Wagen. In TT Häuser, Wagenbausätze CSD (Bi, Be), alles preiswert. Suche H0 03-Schicht, Gützolt-3 Leiter-Loks. Jörg Scholz, Kolbestr. 13, 0-8030 Dresden

Biete viel Bastel- und Reparaturmaterial (Gehäuse, Räder, Achsen, Chassis u. v. a.) in H0. Suche TFZ in H0 (nicht PIKO) oder Verkauf. Dieter Raab, Chausseestr. 78, O-1311 Altguetzen/Oder

Suche Modelleisenbahner-Hefte, 4.52; 4.78; 9.83; 1, 2, 3.84, Kauf oder Tausch. Gabriel Heinig, Am Ententeich 09, Pf. 87 021, O-7404 Meuselwitz

Biete Fotos (s/w/Farbe) und Dias von DR-und CSD-Tfz. Liste gegen Freiumschlag. Olaf Just, Dr.-S.-Allende-Str. 118, O-9044 Chemnitz

Verkaufe preiswert: H0 und H0e Fahrzeuge versch. Herst., Lit., Kfz, Zub., Ersatzteile, Liste gg. frank. Rückumschlag. Th. Brade, Hauptstr. 7, O-8604 Kirschau

Biete: Rokal US-Doppellok gelb UNION PACIFIC, BTTB BR 221 SJ braun, Zeuke V200 Silverlines; Suche: Zeuke V200 braun SJ, TRI-ANG, ROKAL, Krüger, Klein. Torsten Mörner, Pöhlbergstr. 20, O-1140 Berlin

Div. Orig.-Unterl. u. Neigungsanzeiger der Sächs. Stb., div. Kursb. u. Kalender. Liste gg. Freiumschlag. Jörg Bender, Nonnegasse 16, O-9200 Freiberg

Verkaufe Piko, H0, BR 01, 03, 41, 52 Kond, E44, alles DR, 55, E44, DB, kompl. Eil- u. Güterzüge, Wagen, alles neuw. ungefahren u. preiswert. Liste gg. 1,50,- DM in Briefmarken. K. Gütschow, Tibujew Str. 35, O-2000 Neubrandenburg

Spur N: Rollendes Material, Loks, Wagen, Gebäude, Gleismaterial (Liste gg. Freiumschlag) zu verkaufen. Apitz, Ernst-Wulf-Str. 16, O-2300 Stralsund

Biete Spur 0 Anlage, 10 Züge mit 2C1 Loks, schriftlich an W. Erfurt, E.-Thälmann-Str. 8, O-7701 Torno

Biete: Dreil. Sp.I v. 45:2 Märkl. B-Lok, 1 Binglok u. div. Wagen. 4 Eigenb.-Lok, div. Gleismat., nur zus. gg. Gebot. Zuschr. u. Kennw. "Bahn"O-6551 Görlitz, postlagernd

MIBA, Jahrgänge 83, 84, 85, 86, nicht gebunden, Preis pro Jahrgang 60,- DM, Nachnahme. Hans Schmidt, Hessenweg 7, W-5210 Troisdorf 15

Biete: In N 3 Diesel, 1 E-Lok, 2 Dampfloks, 11 Güterwg., 4 Personenwg., 2 Doppelstockwg. Übernehme wieder Kleinstdreharbeiten, z. B. Puffer usw. Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin

Verkaufe rollendes Material und Zubehör, Spur TT, über 100 Wg. und etl. Triebfahrzeuge, alles DDR-Produkt. Joachim Rodenwald, Neuer Weg 10, O-2090 Templin

Biete H0 div. Wagen Piko a 1,- b. 3,- DM, Gebäude u. Zub., Bastelteile 1,- b. 40,- DM, Lit. -,50 b. 15,- DM, Listen anfordern bei Krüger, Bischofswerder Str. 5, O-8060 Dresden

Verkaufe ME ab 89, MA 2, Maßstab BLAULICHT. Stück ab 2,- DM plus Porto. D. Wilhelm, Römerweg 8, W-7151 Großenlach-Grab

Biete Fotos von Dampfloks
der DR und Naumburger Straßenbahn. Angebotsliste anfordern. Dieter Müller, Georgi-Dimitroff-Str. 7, O-4800 Naumburg/S

Biete "ME" 9.66 bis 12.72 kompl.; Practic 1.81 bis 4.89 kompl. Wilke, Wassermannstr. 134, O-1199 Berlin

8-bit Computer (USA) u. Zubehör billig abzugeben. (Auch für Modellbahnsteuerung.) Info gegen Rückumschlag. H. Zöllner, Heideweg 30a, O-8230 Dippoldiswalde

Verkaufe: H0-Loks, Piko, Gützold, 1a Zustand, unbenutzt zum alten Preis. Liste gegen frankierten Rückumschlag. S. Gocht, Süßmilchstr. 28 B, O-8500 Bischofswerda

Biete TT 111 Loks, 140 Reise- und 160 Güterw., Neupr. 8.000,- DM zu 50 % billiger an, Teilverkauf möglich. Br. 01, 23, 50, 55, 65, 200, 334, E70, 94, Silverlines, CCCP Kurier, unter den 61 versch. Mod. Gerhard Lenz, Lindenallee 9, O-2131 Warnitz

H0 BR 52K 70,- DM; 56 150,- DM; TT BR 110 80,- DM; 4achs. Contwg. 14,- DM; Reko-Spwg. rot 15,- DM. Holger Noack, O.-Buchwitz-Siedlg. 66, O-8514 Pulsnitz

Suche Fotos der BR 50.40, DR WPK sowie BR 89.2 bis 89.82 oder Negative. Biete Lokschild DR BR 50.40. Siegfried Stelzer, Elverdinckweg 5, W-4600 Dortmund 12

Biete zwecks Auflösung Modellbahnmaterial TT (rollendes Mat., Gebäude, Sign. u. v. m.) für nur 50 % v. Neupreis. Liste gegen Freiumschlag. Vieles noch neuwertig und ungebraucht. Jörg Müller, Platz der Solidarität 2, O-2343 Gingst/Rg.

Übernehme Montagearbeiten von Lok- und Wagenbausätzen, auch Löt- und Nietarbeiten. Infos gg. Freiumschlag. Uwe Bergmann, Thiestr. 8, O-4301 Weddersleben

Biete für TT BR 80; 4achs. Abt.-Wagen, div. P-u. GW, "me" 7-9.90 und TT-Anlage1, 10 x 2,00 m, NP 2.000,-, Preis nach VB. Uwe Richter, Rob.-Koch-Str. 26 A, O-9273 Oberlungw.

Gleisbildstellpult Bp modular, auch viele Einzelteile, diverse Modellbahnartikel in H0 günstig abzugeben. K.-D. Probst, Rankestr. 9, O-5082 Erfurt, Tel. 35155

Biete umfangr. Literatur von Modell- und Eisenbahn, div. Loks und Wagen in H0/H0e, Liste gg. Freiumschlag. Klaus Janowski, H.-Warnke-Str. 10, O-2140 Anklam

Biete "me" Jg. 73-81 u. 85-89 kpl., einzelne Hefte Jg. 56-60, 66-72, 82-84, insges. 248 Stck., nur zus. für 100,- DM oder Tausch gg. TFZ TT. R. Voigt, Hansastr. 32, O-8060 Dresden

Verk. in H0 G8 d. KPEV, BR185 mit Beiw., BR195 d. DR Länderbahnzug d. sächs. St., E.B. Märklineisenbahn, BR 24 m. Güterz., Schienen u. Weichen Ende d. 40er Jahre. Jürgen Fallenbeck, Elsterbergerstr. 10, O-6502 Gera-Lusan, Tel. 33255

Verkaufe: Dampflok-Archiv 1 (BR 01-BR 39) von "transpress-Verlag", cellophaniert (letzte Ausgabe), ladenneu, für 28,- DM. Gisbert Tauchmann, Damaschkeweg 1, O-9803 Mylau/Vogtl.

Biete N-Loks + Weichen + Schienen, TT-Gleismaterial in Piko u. West-N-Gleise; suche Ersatzteile H0 Gützold, Piko H0; suche Eisenbahnfreunde. Alfred Fritzsche, Waldhornstr. 15, W-8751 Haibach

Neue Feldbahn-Schmalspurdampf und Straßenbahnvideos. Info von Schienen-Video-Westermann, Postfach 2651, W-4840 Rheda-WD H

Biete umfangreiches TT-BTTB-Material, fabrikneu, Liste gegen frankierten Rückumschlag. Bitte Preisvorstellung angeben. I. Schreiber, Am Berg 1, O-6600 Greiz

Verkaufe nach Gebot EJ 1.84-88. Suche: EM, TT-BR 92, BR 86, VT, Lokgehäuse H0 VT 135, BR 86, BR 55, BR 106, H0m-Personenwagen Herr. Biete Roco 4615, 46280, 44227. F. Schilensky, Str. d. Freundschaft 67, O-7570 Forst/L.

Biete Miba
1.1959 - 12.1990 und alte Kataloge und Prospekte, gut erhalten, komplett für 650,- DM. H. Förster, Kantstraße 16, W-8269 Burgkirchen/Alz, Tel. 08679-2997

Verk. div. rollendes Material, H0/H0e/H0m u. Zubehör, Liste gegen Freiumschlag. Suche BR 03 Schicht Vorläufer/Tenderdrehgestellachsblenden. Andreas Glöckner, Olbernhauer Str. 33, O-9345 Pockau

Biete der Modelleisenbahner Jg. 79 kpl., 8.80, 11.80, 12.80, 81 kpl., 83 auß. Heft 4, 84 kpl., 85 kpl., 86-90 kpl., Preis VB. Zuschr. an F. Hühne, Worthgarten 6, O-4308 Thale

TT-Sammlung, z. B. Zeuke-23,-81, T334 sowie weitere Triebfahrzeuge, umfangreiche Wagensammlung mit einigem Zubehör (Anlage). Angebote an Jens Wagner, Blankenhainerstr. 6, O-5084 Erfurt

Verk. Arnold N Ellok 150 DB, neu, rot, Rangierl. D65 orange m. Simplex, à 100,- DM (NP ca. 150,- DM), nur Probe gefahren. T. David, Schlotheimer Ring 20, O-5700 Mühlhausen

Modellautos preiswert zu verkaufen: Wiking, Bburago, Brumm, Rio usw., von 1:87 bis 1:18. Liste von Ingo Töpfer, Graupnerweg 42, W-6100 Darmstadt, Tel. 06151-74624

Biete Piko H0 BR 41, BR 50, BR 81 Fleischmann H0 V 100. Preisangebote an R. Heinze, Brehmweg 15, O-8023 Dresden

Verk. H0 Piko BR 01, neu, 90,- DM; BR 03, neu, 120,- DM; TT Drehscheibe, 90,- DM. S. Meißner, Rud.-Breitscheid-Str. 1, O-8500 Bischofswerda

Verkaufe günstig N-Spur, z. B. Arnold BR 36 DR 125,- DM; 103 DB, rot, 98,- DM, umfangreiche Liste gg. Freiumschlag. J. Lembke, Motzstr. 52, W-1000 Berlin 30

Rokal TT u. Egger H0e, Listen gg. Freiumschlag, gerne auch Ankauf! I. Vierk, Billwerder Str. 29 A, W-2050 Hamburg 80

H0e VIK Dampflok, gute Laufeigensch., für 200,- DM; H0, 4achs. GW off., 2 Stück, 30,- DM; 4achs. gedeckt GW, 15,- DM. Mathias Hoffmann, Ostseering 20, O-2553 Graal-Müritz, Tel. 265

Löse H0-Samml. auf. Piko Loks und Wagen, auch ältere Modelle. Anfragen mit Rückporto an M. Lenz, Pablo-Neruda-Str. 15, O-1170 Berlin

Biete Diesellok-Archiv (Glatte), Auflage 1981, 20,- DM. Lutz Koch, Str. der Einheit 14, O-5082 Erfurt

Verk. TT-Material, 28 Loks, 75 Reise- und 110 Güterwagen, 60 Weichen, Gleismaterial, Signale, Gebäude sowie Ersatzteile, nach Möglichk. kompl. für 3.500,- DM. Joachim Vehlmann, Südstr. 58, O-7401 Tegkwitz

MEB geb. Ausg., 1979-87 sowie div. Ausg. über DDR-Schmalspurbahn. Auch Archiv-Ausgaben (Reisezug-Güterzug-Lok-Archiv). Angebote an: Christoph Walter, Biberacher Str. 11, O-6520 Eisenberg

BTTB: Wg. Hobbyaufgabe: BR 110, 86, 103, 118, 250, versch. Güter- und D-Zugwagen, viel Zub., alles wie neu. Angebote an K. Raue, Lindenstr. 11, O-8260 Lommatzsch.

N-Anlage (nur Piko-Mat.) zu verkaufen; 5 Teile mit Transportbehälter, mit oder ohne rollendes Material, Preis nach Vereinb. M. Blauhut, Brackestr. 38, O-7065 Leipzig

Biete TT E70, BR23, 3x Schnellzugwagen AB 4üpe; "ME" Jg. 1980 - 1990, ME-Kal. 1989 - 1990; viel Piko-N-roll. Mat.; Pr. n. V. M. Blauhut, Brackestr. 38, O-7065 Leipzig

H0-Piko und alte Gützold-Loks gg. BTTB/Zeuke-TT Loks und Wagen zu tauschen gesucht, alles neu/originalverpackt. Siegfried Krönert, Tecklenburger Weg 68, W-4834 Harsewinkel

"Tonaufnahmen in Mono aus der Dampflokzeit 1980-1990": 4 Kassetten 1435 mm Spur, 5 Kassetten 1000, 900, 750 mm SP., je Kassette 2x 30 Minuten. Jürgen Marschner, Reichsstr. 17, O-6500 Gera

Verkaufe: Märklin Spur 1, E-Lok 5516 Braun, EG 589 DRG neu, Preis 3.000,- DM. Klaus Koschinski, Innsbrucker Str. 29, W-1000 Berlin 62

Verk. 4 Stück Wandregale f. Loks u. Wagen, Autos, Loks, Wagen, Zubehör, Häuser, Figuren, Tfz-Ersatzteile, alles H0-Piko. Liste gg. frank. Rückumschlag. Olaf Rossa, Töpfergasse 6, O-7220 Pegau

H0-E-Lok: BR 194091 (HAMO 8322); BR 103118 (FL 4375); Bundespostwagen, 3-achs, pr.(Roco 44208). S. Graßmann, Str. der Jugend 3, O-4450 Gräfenhainichen

Verk. meistb. Atlas der Eisenbahnen des deutschen Reiches von 1891, Verl. Nietmann Basel u. amtliches Bahnhofsverzeichnis 1944. Reinhard Wobst, Sebastian-Bach-Str. 5, O-8053 Dresden

Biete große Menge neuwertige Loks und Wagen von Piko H0 zu Niedrigpreisen, ebenso viel Bauteile von Loks in H0 und TT. Dieter Raab, Chausseestr. 78, O-1311 Altglietzen/Oder

Verk. Fleischm V212258 in H0 gg. Gebot. Jürgen Grosser, Gartenstr. 9, W-8686 Kirchenlamitz, Tel. 09285/5051 ab 19.30 Uhr

Biete Zeitschrift Modelleisenbahner 1959 - 1990 sowie Literatur. Liste gg. frank. Freiumschlag bei F. Nindl, W.-Pieck-Str. 70, O-1054 Berlin

Modelleisenbahner 1963 - 1985, geb., 12,- DM je Jahrg., Dampflokomotiv. Bd. 1+2 von Holzborn ges. 30,- DM, Anlagenbuch von Fromm 15,- DM, Eisenbahnlexikon 50,- DM. Helmut Pelz, Gutenbergstr. 25, O-3024 Magdeburg, Tel. 52288

Verkaufe Piko H0 neuwertig: BR 01, 03, 41, 56, 38, 95, 118, 130 für 30,- bis 80,- DM sowie diverse Wagen, Liste anfordern. P. Kühn, Markt 18, O-4903 Osterfeld

Eisenbahn Spur N
Blockstellensystem, vollautomatisch zerlegbar in 9 Teile, je 125x70 cm = 375x210 cm, Materialwert 12.000,- DM. Michael Prytula, Helfenbergerstr. 6, W-7101 Abstatt

Biete H0 sowj. Lok O^W mit Wagen. Suche TT Loks Rokal Zeuke und Kleinserien. B.B. Schilin, Engelsprospekt H13/2, W 149, Leningrad 194156 UdSSR

Verkaufe in TT, umsth. neuwertiges Gleis- und Weichenmaterial, Güter- und Personenwagen sowie Lok der BR 221 DB. Uwe Richter, Teichstr. 8, O-8401 Merschwitz

Sammlerauflösung: Jahrgänge Modelleisenbahner, 1965 - 90, komplett, Einzelhefte aus Jg. 1963/ 64/ 53, nur geschlossen abzugeben. Preis nach Absprache. Ilka Buchholz, A.-Bebel-Str. 7, O-1953 Fehrbellin

Verkaufe "me", Jahrgänge 1952 - 1979, "Signal"-Hefte sowie H0e-Fertigmodell BR 99^{64} (VIK) von Bemo. P. Wieland, Gartenstr. 24, O-5230 Sömmerda

Verk. TT E70, grün. Nur schriftliche Preisangebote erwünscht. Th. Puhan, Allee der Bauschaffenden 210, O-2540 Rostock 40

Märklin: 3011 (Nachbau) 130,- DM, 3049 (neuw.) 90,- DM, 3093 (fabrikn.) 110,- DM, 3366 (Neuw.) 125,- DM, Roco: 4185A, 100,- DM, 4143, 50,- DM. Klaus Hesselschwerdt, Reutestr. 3, W-7797 Illmensee

Verkaufe "Bahnland Schweiz"
von Verlag Orell Füssli, unbenutzt (Neupreis 98,- DM), für 60,- DM. Nur schriftlich an Breuer, Dahlienweg 4, O-8028 Dresden

Der Modelleisenbahner 1952 bis 1979, Herr-Personenwg., tm-Wagen, Loks u. Wagen H0 und 0, Liste gg. Rückporto. P. Wieland, Gartenstr. 24, O-5230 Sömmerda

Verkaufe BR 42 Gützold, 94 Flm., VI K-Fertigmodell Bemo, 95 Lil. 73 Trix, 74 Roco, Saxonia Piko Kö-Eigenbau. P. Wieland, Talstr. 62, W-5650 Solingen 11

Verkaufe H0-Eisenbahn (ohne Platte) Roco u. Fleischmann, Profigleissystem, Ringlokschuppen u. Großbekohlungsanlage für etwa VB 3.500,- DM. Uwe Bartkowiak, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5

Biete Gartenbahn IIe sächs. Sts. EB Lok Ik, diverse Wagen. Verkaufe Farbposter, Farbpostkarten von E44 044, Literatur, Liste gg. Freiumschlag 1,- DM. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, O-4500 Dessau-Ziebigk

Verkaufe Modelleisenbahner, kompl., ab 1952!, bis laufende Ausgabe, sehr guter Zustand, nur Komplettabgabe, ab 2.000,- DM. Steffen Otto, Dudweiler Str. 24, O-7027 Leipzig

Biete BR 42, Lil., BR 98 Trix, BR 98 FLM, neu! Alles DR, suche BR 52, Wa BR 84, BR 85, BR 70. Jens Paetow, Gröperstr. 15, O-3240 Haldensleben

Biete Piko H0 7 Diesell., 3 E-Loks, Triebwageneinheit (DRG) billig abzugeben, Liste gg. frank. Umschlag. Suche Oldtimer Schnellzugwagen Ka-Nr.: 426/935 o. 426/877. Manfred Graf, Am Hauptgraben 46, O-1424 Leegebruch

Biete 16 Dampfloks, 8 Dieselloks, 5 E.-Loks, ca. 60 Güterwagen, 40 Personenwagen, div. Weichen, Schienen, ca. 10 Blocksignale usw., alles von Piko, in H0 nur zusammen, schriftlich an Monika Kiesow, Fischbecken Str. 3, O-1950 Neuruppin

Biete orig. Lokschild T334 mit Fabr.-Sch. u. CKD-Schild, suche TT-Lok BR 01, biete weiterhin Gattungssch. Gt 55.17 (pr. T16[1]). Dill, PF 65, O-4350 Bernburg

Biete Reisezugwagen-Archiv 1,
neuwertig, 26,- DM; historische Bahnhofsbaut. III, neuwertig, 29,80 DM; Lausitzer Lokomotiv-Drehscheibe Heft 1, 1,- DM. K. Kröher, O.-Hauptstr. 117, O-8214 Colmnitz

In diesen Modellbahn-Fachgeschäften erhalten Sie ab Mittwoch, den

3. Juli 1991

den neuen

Modell Eisen Bahner

Und vieles rund um die Modelleisenbahn:

O-1000 Berlin

Walter Vandamme
Modelleisenbahnen
Schönhauser Allee 120
O-1058 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Modellbahn-Maske
Wühlischstraße 58
O-1035 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf
Hans-Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

O-3000 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

O-4000 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Modellbahn Ehrhardt
Benditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

Rein
Utenbacher Straße 41
O-5320 Apolda

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-7000 Leipzig

Modellbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

O-8000 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Modellbahnfachhandel
Am Gärtchen 9
O-8046 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Modellbahn-Boutique
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

O-9000

Industriewaren
Ehrenfriedersdorfer Straße 5
O-9307 Geyer

C. A. Schiech
Modell Eisenbahner
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

Lokschuppen
Deitmerstraße 12
W-1000 Berlin 41

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turlberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

W-3000 Hannover

Schmalspur und Feldbahn GmbH
Nieschlagstraße 1B
W-3000 Hannover 91

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14–15
W-4000 Düsseldorf 12

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahnen und Autos
Hauptstraße 28
W-4815 Schloß Holte-Stukenbrock

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 1

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße – Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hans W. Bender
Fachgeschäft für Modellbahnen
Heilbronner Straße 1
W-7102 Weinsberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Modellbahn- und Autoladen
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

Wollen Sie den **MODELL EISENBAHNER** *auch jeden Monat anbieten und in dieser Anzeige erscheinen? Rufen Sie an: Frau Christel Knöll, Telefon 0711/2043-506 oder Frau Helga Olboeter, Telefon Ostberlin 2251-2004*

Biete

Biete: Modelleisenbahner-Hefte 1.73 - 1.82, Transpress-Verkehrsgeschichte (einzeln). Saxonia Dietze, G.-Schumann-Str. 242, O-7022 Leipzig

Biete Literatur u. Broschüren über DR, Liste gegen Freiumschlag. S. Kluge, Hauptstr. 48, O-9276 Rödlitz

"ME",
kompl. 1952, 1953 (o. 8 u. 9), 1954 - 64, 1965 (o.11), 1966 - 71, 1983 - 90, 5.79, 4-5 u. 7-10.81, 1-4 u. 7-12.82. Nur kompl., 500,- DM. P. Schröder, Zwikkauer Str. 105, O-7030 Leipzig

Verkaufe H0 Märklin BR18, S3/6 KAT-Nr. 3091, 1972, M. Rauchgener. Lok, ungebr. Originalverpackung, 190,- DM. W. Teichmann, Clarenbachstr. 170, W-5000 Köln 41

TT: 35, 86, 80, 81, 92 103, 107 DR, 221DB, 194DB, 171DR, Schnellzugw. 8,- DM, 3x, 4x Rekow. 10,- DM, verschiedene Gbs-W. 8,- DM, Containerw. 4x, 18,- DM, weiter G-Wagen. Steffen Keller, Neue Str. 33, O-7512 Cottbus, Tel. 443238 (7.00-15.00 Uhr)

Verkauf:
Dampflok-Nummernschild DR 95 027, DB 01, Niet je 850,- DM. Suche SBB Lok-Nummernschild. R. Hugger, Staffelackerstr. 10, CH-8953 Dietikon

MODELLBAU-Zeichnungen Spur 0, Triebfahrzeuge, Wagen, Signale. G. Oehmig, Hauffweg 2, O-7030 Leipzig

Über Jürgen Schnadwinkel, Haller Str. 10, W-4503 Dissen Atw ist der aktuelle DR-Aufkleber, ∅ 100 mm für 3,50 DM in Briefmarken zu beziehen.

Verkaufe H0 versch. Lokomotiven, Personen-, Speise- u. Gepäckwagen, div. Güterwagen. Suche SKL. Liste gg. Freiumschlag, P. Malade, An der Königsnase 7, O-7240 Grimma

Biete H0 BR 42 Gützold, BR 66, 89, in N 3 Stück Pullmann CIWL, suche Tenderantr. BR 50 Piko, Dampfloks in H0. J. Kühne, Radegasterstr. 6, O-4500 Dessau

Biete Fahrz. H0, u. Piko Prefo Sachsen m. Gützold, Transp.-Lit. mod.-Eb. Suche Fahrz. Org. v. Fleischm., Liliput, Roco u. a. mod.-Eb. 7 v. 54, Liste anf., 1,50 DM. Horst Griesch, Dinglingerstr. 19, O-8019 Dresden

M + F EO4, Originalbausatz für Wechselstrom gg. Gebot. Richard Vogel, Gierkezeile 14, W-1000 Berlin 10

Piko-H0-Kesselwg. "Esso", 4achs. und Piko-H0-Kühlwg. "Interfrigo", 4-achs. (Modellnr. 5/6424/026 5/6425/011 - beide neu). L. Müller, Obere Str. 9, O-9529 Wiesenburg

Biete rollendes und festes Material H0. Angebote mit Freiumschlag. Christa Schönherr, Gaußstr. 2, O-1597 Potsdam

Preiswerte Loks in H0, von Piko, z. B. BR 86 = 45,- DM usw. BR 95, 56, 38, halber Preis, div. P-und G-Wagen von 4,- bis 12,- DM. Liste gg. Freiumschlag. Marina Lenz, Pablo-Neruda-Str. 15, O-1170 Berlin

Verkaufe Rokal TT-Material und Espewe-Modellautos. Auch Tausch möglich. Rolf Rosenkranz, Roßweiner Str. 49, O-7300 Döbeln

H0-Lok-Sammlung, Vitrinenmodelle, alle Fabrikate, ca. 50 Messing-Modelle u. ca. 250 Loks, teilw. Lim., Gesamtwert 85.000,- DM zu verk., ernsthafte Intress., Liste anfordern. Herbert Leybold, Bergstr. 1b, W-8946 Memmingerberg, Tel. 08331/5847 (abends)

Roco Mariazellerbahn komplett, H0 Piko BR 01, 03, 41, 52 preisgünstig oder Tausch gegen H0e Material Technomodell/Bemo. Thomas Biewald, Langenauer Str. 8, O-9292 Geringswalde

Verk./Tausch Literatur, MPSB, Eb.-Jb. 1964, Saalbahn, sä VIK u. a., Info gegen Freiumschlag. U. Benedix, Frankenberger Str. 46, O-9075 Chemnitz

Geg. Gebot "Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart", Verl. Hobbing 1911 Bd. I (l.besch.) u. Bd. II. E. Rosenfeldt, G.-Bruhn-Str. 23, O-1320 Angermünde

Verkaufe H0-Loks (z.T. preisgekrönte Eigenbau-Modelle), Personen- und Güterwagen. Preisliste gegen Freiumschlag. Heinz Kohlberg, Schillerstr. 24, O-5230 Sömmerda

DR, DB und Museumsdampf auf VHS-Video, z. Zt. 30 Filme zur Auswahl, Liste gg. 1,80 in Briefm. M. Teuchert, Herm. Piper Str. 29, 1000 Berlin 51

Verk. günstig Roco-H0-Modelle, Loks u. Wagen (DB u. Ausland), alles neu! Liste gegen Freiumschlag: F. Schwenke, Wiesenstr. 23, W-3110 Uelzen 8

Baubeschreibung 360, 110, 150, ET420/DB, BR 55IN, versch. H0-Modelle, Liter., ME. "Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen", Schilder; Liste gg. Freiumschlag. Steffen Held, Daimlerstr. 95, W-7000 Stuttgart 50, Tel. 0711/568496

Verkaufe Eisenbahn-Literatur, Zeitschriften, Fahrpläne (auch dienstl.), Lokschilder (kein EDV), Fotos, Negative, große Diasammlung und Einzeldias u. a. m.; meistbietend. Verzeichnis auf Anforderung. A. Wagner, Tzschimmerstr. 12, O-8019 Dresden

Verkaufe DB-Kursbuch Winter 1960/61. Angebote an Peter Schröder, Zwikkauer Str. 105, O-7030 Leipzig

Verk. Video "Zauber der Dampf-Lok", NP 48,- DM für 40,- DM. Original, keine Kopie umständehalber. Joachim Dietrich, Schulstr. 21, O-8713 Neusalza-Spremberg

Roco 44230/44232/44235 je 25,- DM, Roco 44201 2x je 20,- DM. Rechnung vorh., originalverpackt u. neu. Joachim Dietrich, Schulstr. 21, O-8713 Neusalza-Spremberg

Verkaufe Eisenbahnsonderstempel DDR auf Umschlägen und Karten, mit und ohne Zudruck. Werner Galle, Lessingstr. 9, O-7904 Elsterwerda

Biete BR 03 (Märklin),
BR 03 (FLm), BR 24, 55, 64, 80, 91338, 99, BR 851 v. Rivarrosi Kat.-Nr. 1117, Dampfl., alles komplett, 1.100,- DM o. e. Norbert Vogel, Schilfhof 21, O-1585Potsdam

Verkaufe Schmalspurmotordraisine, 2-Gang, Fichtel & Sachs für die Spurweiten 600, 750, 900, 1000 mm, umrüstbar, mit Spindelbremse. L. Bastubbe, Winsstr. 66, O-1055 Berlin

Eisenbahn- u. Nahverkehrslit., Kursb., Postkursb., Nahverk.fpl. u. a., Liste gg. 1,- DM in Briefmarken. Ulrich Vogel, In den Ziegelgärten 6, W-6700 Ludwigshafen

Verkaufe/Tausche LGB u. Pola-Zubehör, Bäume usw., ladenneu, bis 40 % unter Neupreis. Liste gg. Freiumschlag: Kreitner, Thüringer Weg 4, W-8521 Dormitz

Bahnlaternen/Ersatzteile,
Bahnliteratur, Uniformteile (alt/neu), Eisenbahnaktien/Notgeld u. v. m., Liste: Fa. R. Höll, Bergstr. 31, W-3392 Clausthal-Z

Verkaufe "Modelleisenbahner", Jahrgänge 1958 - 1989, komplett. Angebote an Siegfried Sopart, Str. der Befreiung 22, O-1136 Berlin

Verkaufe in TT
BR 81, 86 und 211, alle neuwertig sowie einige Hefte "Der Modelleisenbahner" von 1976/77. T. Polster, Oststraße 1, O-7200 Borna

Verk. Dampf-, Diesel- u. E-Lok in Glasers Annalen, weit. Lit. auch Tausch gg. Eb.-Lit. zum Thema Sachsen. Uwe Klemm, Sachsenallee 50, O-9610 Glauchau

Modelleisenbahner 1970 - 198, komplett, Verkauf oder Tausch gg. Dampflokarchiv 1 u. 2 oder Wikingmodelle vor 1989. Silvio Keiderling, RuhlaerStr. 65, O-5909 Wutha-Farnroda

Verkaufe: Modellautos Espewe, Wiking, Praline, Iges; Kaufe: Roll. Material TT. J. Poppitz, Friedhofstr. 4, O-9124 Neukirchen

Biete: Löse auf, N Bachmann USA. Katalog und Liste gg. 3x 1,- DM in Briefmarken. W. Hochfeld, Waltroper Pl. 1, W-1000 Berlin 45

Verkaufe ROKAL Spur TT, Fahrzeuge mit orig. Verpackungen, komplett, Zubehör, Bausätze TT, teils gesupert usw. Tel. 08435/697

Vertrieb von BEMO-Schmalspurbahnen H0e + H0m nach Katalog. VI k als Fertigmodell jetzt vorrätig. Bestellungen bitte a. E. Grimmer, Vetschauer Str. 35, O-8036 Dresden, 2742245. Bei Kauf ab 300,- 5% Rab.

Verk. Spur S Stadtilm Loks u. Wagen. Suche Zeuke Spur 0, Plattenwagen m Minolauto, Zeuke-Lampen. J. Rabe, Trelleborger Str. 11., O-1100 Berlin

Stadtilm Spur S, 3 Loks, 13 Wagen, Schienen, für 390,- DM zu verkaufen. Auch im Tausch gg. Eisenbahnsouvenier. Horst Schilsky, Manteuffelstr. 58, W-1000 Berlin 42

TT-Anlage, klappbar m. Einbauschrank (Überbau f. LTege) H248, B198, T30, div. Zubehör, Loks, Züge, VB 950,- DM. Darowski, Stubenrauchstr. 4a, O-1636 Dahlewitz

Verkaufe Pilzmaterial:
Weichen, Relais, Schwellenkörper, Schienen in Cu neuwertig; Zub.trafo; E-Loks 17, 32, 44, 71, 94. Ch. Deininger, Belstr. 72, O-9630 Crimmitschau

Verkaufe TT Loks und Wagen, TT-Zubehör, Modelleisenbahner, Eisenbahnliteratur, Modellautos von Plasticart, Herpa und Kibri in H0. Andre Kurth, Lindenstr. 25, O-7144 Schkeuditz

Biete in H0e Wagenzug der eh. Rügenschen Kleinbahnen (970-151 KAB4i, 970-752 KB4i, 970-771 KB4i) - Eigenbau. Uwe Gierhan, Leninallee 148, O-2794 Schwerin, Tel. 214085

Biete 2 Roco-D-Zugwg. 1:87 b./o.,Faller-Kat. 69/70, 840D, 841D, Pola-Kat. 80/80. Suche: Geh. E70 braun, Geh. Rokal-TT-VT12 (2x Triebk. u. 3xMittelwg.). Jens-Harald Kolberg, Naumburger Str. 15, O-4900 Zeitz

Biete BTTB-Material (frisiert). Suche Gleismat. KRÜGER/Rokal BR 89, u. a. bis 1945 TT-roll. Mat., Kauf/Tausch. M. Pae- lecke, Block 371/2, O-4090 Halle, Tel. 653050

Biete für TT: 7 Loks, Personen- und Güterwagen, Gleise, Weichen und sonstiges Zubehör, nur komplett für 350,- DM. Bernd Kliesow, Nr. 02, O-2321 Abtshagen 2

Verkaufe Märklin 3 Leiter H0 BR 23, 120,- DM, 24 80,- DM, 74 80,- DM, 81 100,- DM, 89 40,- DM, T3 60,- DM, Schweizer E-Lok 150,- DM, Schienenbus 100,- DM, Gleise je 1,- DM. Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Verkaufe "ME",
Jg. 54 - 74 (ohne 1.54; 4.56; 8.59; 9.64; 1.71; 5.73), 77- 89 (ohne 2, 4.77; 12.89). Bitte schriftl. an K. Korb, Jägerstr. 2, O-9610 Glauchau

TT roll. Material, ca. 20 Loks, ca. 25 Wagen, 499,- DM, auch einzeln. Liste H0 Saxonia 149,- DM u. a., Liste H0m 99, Herr Lit. Liste. Gerd Lorenz, Am Forsthaus 3, O-9702 Bergen

Biete: 16 Loks u. a. T334, BR 23, 56, 86, 110, 250, 254; 30 Pu. 306-Wagen, viel Zub. u. Platte 142 x 124 cm; Liste gg. Freiumschlag. Jens Feller, Th.-Storm-Str. 22, O-8400 Riesa

"ME" 10.53 bis 12.90 kompl. zu verkaufen. K. Schneider, Wittlicher Str. 01, O-1120 Berlin

Verkaufe preiswert Eisenbahnzeitschriften. Liste gg. 0,60 DM Rückporto. U. Schweers, Thürmchenswall 72, W-5000 Köln 1

Verkaufe Sammlung TT, alles neu, für 65 % des Neupreises, Liste gg. 2, 60 DM in Marken an Much, Thälmannstr. 113, O-1260 Strausberg

In TT verschiedene Güterwagen,
z.T. neuwertig für 5,- DM das Stück. Liste gegen Freiumschlag. Michael Gasow, Robert-Beltz-Straße 58, O-2752 schwerin/Meckl.

Verk. H0-Figuren (meist Preiser), z. B. Zweiradfahrer, Fuhrwerke usw. Liste gg. Freiumschlag. U. Urban, Bautzner Landstr. 130, O-8052 Dresden

Biete Reisezugw.-Archiv 1972 f. 20,- DM, Dampflok-Archiv f. 15,- DM, Lexikon-Transport f. 25,- DM. Sm Mulda-Sayda 15,- DM. Wunderwald, Beethovenstr. 18, O-8210 Freital

Verkaufe rollendes Material in H0/TT. Liste gegen Freiumschlag anfordern. Ralf Grützmacher, Hochschulstr. 46/12-01, O-8027 Dresden

BR 50 Piko u. 80, 24 Gützold, versch. Hefte "Das Signal". Suche: Straßenbahn von Dresdenerspielw. Fabrik von 1955, Pr05 u. Kohlenstaubw. v. Gebert u. Zubehör Rehs E44. Bernd Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, O-5023 Erfurt

Biete: 250 Piko-Güterwagen, Liste gg. Freiumschlag. Suche: 20 Stück Ölkesselwagen Piko-Nr. 5/6411-010 auch einzeln, Roco-Kesselwagen 46191, schwarz. Norbert Wagner, Rennebogen 45, O-3042 Magdeburg

Verk. Reisez.-A. 1+2, 30,- DM, Lok.-A. Bay, 15,- DM, Würt., 15,- DM, BR01, 15,- DM, BR44, 20100l.d.EB, 25, - DM, Loks Borsig, 30,- DM, E Ing., 25,- DM, Bw Dampfl., 8,- DM. V. Hering, Schillerstr. 24, O-8300 Pirna

Verk. Zeuke 0-Material: 1x T48; 3x Pers.w.; 1x Mitropa; 1x D.wagen; 1x Signal; 1x Bahnüberg.; 2x Weichen; Gleism.; 1 Trafo. R. Müller, Riemser Weg 13, O-2200 Greifswald

Biete TT,
19 Loks, 128 Waggons, 3 Trafos, viel Zubehör, dazu 1 Platte 1,70 x 1,00 m. Preis nach VB. Siegfried Lange, Sella-Hasse-Str. 18, O-4440 Wolfen

Verkaufe: BR 55, 50,- DM; BR 75, 45,- DM; G8, 70,- DM; BR 86, 50,- DM; BR 66, 60,- DM; BR 01, 90,- DM; Wi-Bergw. Tr.Tend 01/03/56, 40,- DM; TT 35, 50,- DM; N BR 65, 50,- DM; alles neu. Meyer, Dorfstr. 18, O-9318 Tannenberg, Tel. Abg. 44785

Verkaufe Spur 0, Einzelstücke von Märklin, Zeuke und Bing, Preis nach Vereinbarung. Schlegel, Bergstr. 67, O-9361 Venusberg

H0m Bemo/RhB P-u. G-wagen, sowie Gleise, absolut unbenutzt! Miba-Hefte 1950 - 82. H0-Autohefte (CAM 1-174) Modellmag. 82-90, Maßstab '82-'90, MAZ '80-'89. Michael Heinke, Parforceheide 21, W-1000 Berlin-Zehlendorf, Tel. 803-2979

Verkaufe meine Metall Lkw-Sammlung 1:43: DB-Sattel bzw. Hängerzug, 94,- DM; DB-Tanksattel Hoyer, 148,- DM; Schweizer Oldie Postbus-DB, 82,- DM; DB-Oldtimer Bus, 59,- DM; Dom-Kölsch Sattelzug, 74,- DM; + 3,- DM Porto. Tel. 0214/503360

Neu im Programm: 30 Bauzeichnungen (M 1:45) mit Typenblättern v. sächsischen Schmalspurwg. i. Sammelhefter. Infos gg. 1,- Rückp. von Reinhard Taege, W.-Seelenbinder-Str. 41, O-1800 Brandenburg, 537587

Biete Modellbahnanlage H0 + $H0_e$, 6m² mit 2,5 m² Zusatzplatte, variabel zustellbar, alles zerlegbar auf Untergestell mit Rollen. Über 30 Loks (Dampf – Diesel), über 100 Wagons. 2 große Stellwerks-Tafeln mit Meßgeräten, Gleisbildbeleuchtungen, Fahrstraßen – Schaltungen usw., Dampfgeräusche u. vielen Extras. Die Schmalspurbahn fährt ins Mittelgebirge. Herr-Fahrzeuge sind umgespurt. Großes BW vorhanden. Diese Anlage wurde von einem Feinmechaniker u. Ing. aufgebaut. Z. B. wurden bei der Br. 23 neue Untersetzungen zur besseren Zugkraft eingebaut. Auch als Ausstellungsanlage zu verwenden. Umständehalber für nur DM 6000,- zu verkaufen. W. Conze, Pasteurstr. 31, O-1055 Berlin, ab 18.30 Uhr, möglichst anmelden.

Biete div. Kataloge, Skizzen, Gleismat., TT (z. B. ungebraucht). Angeb. an B. Rosengart, Deiwitzweg 19, O-7065 Leipzig (Liste gg. Freiumschlag)

Biete in TT: Loks und Wagen, Liste gegen frankierten Rückumschlag bei Kurt Neumann, Bergstr. 23, O-4401 Söllichau

Orig. Reichs-Kursbücher, Ausgab. Sommer 1938, Okt. 1936 u. letzt. Ausgabe 1944/45, gut Erhaltg., zu verk., Preis VB/Gebot. K. Hoffmann, Ossietzky-Str. 166a, O-9061 Chemnitz

Biete Lok-u. Wagenarchive, Verkehrsgeschichte, Dampflok in Glasers Annalen und andere. Liste gegen Freiumschlag. H. Hubmann, Gro str. 6, O-1160 Berlin

Biete DV 939 DB
und Wagenskizzen. Suche gleiches von DR. A. Giegerich, Weissenburgstr. 7, W-6200 Wiesbaden

Biete

BR 56, 137, 01, 106 silber, VT + VS33, Bghw, 5x MAV, Mod. DR, diverse Güterwagen, alles Piko, teils neu, halber Neupreis (DDR). Thomas Kreft, Stendaler Str. 38, O-1150 Berlin

Suche

Suche N-Schwellenband, Pilz 5 Stück. Mirko Stams, An der Jägermühle 26, O-8122 Radebeul

Suche Piko-N BR 55 und Abteilwg. (ehem. C sa 95). Mario Müller, Otto-Franke-Str. 8 b, O-8028 Dresden

ZEUKE E70 (grün u. braun) in neuwertigem Zustand von Sammler gesucht. Fittkau, Im Maiacker 12, W-7842 Kandern 3, Tel.: 07626/551

Suche in TT: BR 120 (V200) der DR, BR 243 DR, BR 44 DR. Steffen Neumann, Bergstr. 23, O-4401 Söllichau

Suche TT-Kupplungen alte Bauart. K. Schröter, Thälmann-Str. 13, O-8245 Glashütte/Sa.

Suche in TT, BR 05, BR106, E44, E91, VT137, Schienenme wg., Dampfschn.-schleuder. Angebote an R. Lipinski, Schirmerstr. 24, O-7050 Leipzig

Suche original-TT-Oberleitungsmasten und Fahrdraht aller Längen. Erbitte Angebote mit Preis an W. Neumann, Heinrich-Heine-Str. 4, O-9104 Röhrsdorf

Suche Gleisplanvorschläge f. m, Modelleisenbahn, Spur N, 4,00x1,40 m, 2gleisige Strecke m. Nebenbahn u. Rangiermögl. Ideen an Seidel, Striekenkamp 47, W-2820 Bremen 71

Suche Gehäuse von ROKAL-TT, wie z. B. 2x E10/40, v. VT12 (2x Trieb-Kopf- u. 3x Mittelwg.), E 03, D-Zugwg. (Material kann auch beschädigt sein) zu fairem Preis. Jens-Peter Kolberg, Naumburger Str. 15, O-4900 Zeitz

Suche Pico BR 89 DR oder sächsisch und BN 150 CSD, auch als Zugpackung. Angebot an R. Linke, Römerstr. 61, W-6840 Lampertheim

Suche Piko MAV 190/21/3, M62, E44, grau, neu. Angebote bitte an Kreuzer, Plössberg 19, W-8581 Immenreuth, Tel.: 09642/2166

Mat. von/über DDR-Modellbahn 1950-70, Zubehör aller Art, auch defekt, Z Gleis- u. Rollmaterial/Dampf N Fzg. Ep. 2/3Sachsen/Preußen Lit., "me" 52-56. M. Preußner, Albertstr. 25, O-8280 Großenhain

Spur Z Schlepptender für BR 41 von Märklin sowie 2 Drehgestelle für BR 139 und anderes rollendes Material. Ralf Werheid, Goethestr. 23, O-8400 Riesa

Suche in TT: Eigenbaudampfloks, Bauanleitung für BR 106/120 TT. Angebote an G. Hamann, Otto-Nuschke-Str. 21, O-3510 Tangerhütte

Suche: TT Zementsilowg. grau; Seefische-, Südfrüchtewg. m. Brh.; alle Arten Tonnendachwg. mit Dachlüftern; Bi 30, Pwi blau/gelb, blau, braun (5 J.); E70; V200.139. Jan Methling, Wismarsche Str. 15, O-2500 Rostock 1

Matchbox, Plastmodelle M 1:87, Modelle der Firmen Siku-Gama-Schuco-Gorki-Dinki u. a. sowie kompl. Sammlungen sucht D. Schwenke, Flurstr. 13, O-4500 Dessau

Suche Spur N: 0135, 0138, 0139, Arnold 0233, 2024, 2263, 2402, 2403, Maisel 4515, 4517 Veltins, 4518-21+22, Bernd Kromberg, Am Leveloh 8, W-4322 Sprokhövel

Suche ME 1-4.52, (VB 50,- DM), Broschüre "10 Jahre Zeuke-TT-Bahnen" (VB 15,- DM). Andreas M. Räntzsch Postfach 1641, W-7080 Aalen 1

Hobby-Feldbahner sucht alles über 600-mm Bahnen (MPSB, WEM, Werkb. u. a.) z. B. Fotos, Zeichn., Gleispl., Modelle mit Preisang. Altrock, Am Berl 14, O-1095 Berlin

Wer hilft mir, zu meinem Hobby zurückzukehren? Suche kompl. H0-Material, auch ohne Platte, aber mögl. in Ratenzahlung. H. Berger, Weinbergstr. 7, O-3500 Stendal 1

Suche MEB 1-3.89 für 2,- DM d. Stck., MEB 4.91 f. 2,50 DM, TT-Gehäuse BR 110. Chr. Bohrt, Bruno-Taut-Ring 147, O-3038 Magdeburg

Suche Fotos, Pläne etc. über die Bottwartalbahn (Heilbronn-Marbach). Hans-Jörg Schmedes, Pfühlstr. 38, W-7100 Heilbronn

"me"
1956, Heft 3; 1957, Heft 7, wird von Sammler gesucht. Angeb. an Hildebrandt, Hauptstr. 23, W-7101 Oedheim

FOTO Eilzugwagen englische Bauart mit äußeren versetzt angeordneten Abteiltüren in Stahlbauweise zu kaufen (E4DR). Lothar Berloge, Dorfstr. 5, O-1801 Rogäsen

Suche Tauschpartner für Dias. Keine Sonderfahrten! Bevorzugt Industriebahnen und Baureihen 100 und 199. Christian Völk, Schulstr. 40, W-8312 Dingolfing

Suche Literatur über sächs. Eisenbahnen (Schmalspur, Neben- und Hauptbahnen) von DMV, transpress u. a. A. Einderlein, Krumbadstr. 10, W-8000 München 80

Suche günstig Eisenbahnschrott
und Überreste in H0, Fabrikat egal, Fahrgestelle-Gehäuse uws. Michael Lohmann, Suttbergstr. 44, W-5600 Wuppertal 1

Suche Informationen über die Bahnhöfe in Bad Saarow und die ehemalige Silberbergbahn; BR 89, BR 64 in TT. Thomas Schenk, Str. der Republik 20, O-1220 Eisenhüttenstadt

Suche zur Erweiterung meiner Sammlung Märklin/Bing Eisenbahnen aller Spurweiten, auch Tausch möglich. H. Buckram, Helmut-Welz-Str. 18, O-7144 Schkeuditz

Suche: H0-Automodelle, besonders Pkw a. DDR-Prod., ält. Wiking v. Herpa. Auch Tausch/Verkauf. G. Misterek, Rosenthaler Str. 11, W-6719 Ramsen

Suche H0 BR 05, BR 23DB, BR 45, BR 65, BR 73, BR 85, BR 96, BR 10 DB, BR 61. Andreas Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig

Suche H0-i-Kupplungen auch ohne Feder, aber mit Bügel und Bart, Fabrikat von Pico. M. Schmidt, Raiffeisenstr. 7, O-3014 Magdeburg.

LGB 100 Jahre Jubiläumszug kompl. od. einzelne Wagen, 1982, 83, 84, 85, zu kaufen. Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, O-6600 Greiz

Tausche Liliput 110082 E10 DB Wechselstrom, gegen Liliput 11003 E10 Gleichstrom H0. Su. Gehäuse Fleischmann für BR 215 H0. K.-Heinz Vocasek, Ohmstr. 20, W-8202 Zirndorf

Suche Liliput 84003 Kanzelwgn. grün u. 84208 Salon-Presse grün. Angebote bitte schriftl. an: Ralf Hiesgen, Drosselstiege 29, W-4720 Beckum.

Märklin-Bing-Doll-Carette,
Loks u. Zubehör, alle Größen, auch def. und reparaturbed. Auch ganze Sammlung! Priv. Sammler, kein Handel! Michels, Eichenstr. 25, W-3106 Eschede, Tel. 05142-4069

Suche dringend für H0: BR 110 oder 112 der DR, auch defekt, sowie 2 Reko-Personenwaggons. Carsten Pause, Niederleithe 12, O-8300 Pirna-Copitz

Kaufe H0: Regierungszugset. Sattler, Str. der NVA 38, O-7022 Leipzig

Suche Eisenbahnermützen aller Länder. Angebote an J. Morche, Maienwalterstr. 5, W-7300 Esslingen, Tel. 0711/375171

Suche H0 Lil. BR 45, Riv. BR 10, BR 96, Hruska BR 84. M. Bertallot, Paul-Gesche-Str. 13, O-1136 Berlin, Tel. 5252975

Märklin, Spur "0" u. "H0" vor 1960, auch Zubehör, Baukasten, Autos, sucht zu fairem Preis: Holtershingen, Mollwitzerstr. 3, W-4600 Dortmund, Tel. 0231-430356

Suche Fotos der BR 50.40, DR WPK sowie BR 89.2 bis 89.82 oder Negative. Biete Lokschild DR BR 50.40. Siegfried Stelzer, Elverdinckweg 5, W-4600 Dortmund 12

Suche MODELLEISENBAHNER ab Jg. 52, möglichst komplett. Biete div. roll. Material und Schienen in TT. Ralf Faupel, Jägerstr. 23, O-5620 Worbis

Suche: Gattungszeichen von Lok BR 41, G46.18. Wolfgang Schütte, Str. der Republik 1A/40, O-3500 Stendal 6

WIKING-FLUGZEUGE (Silberlinge) "Vickers Viscount" und "Super Constellation". D. Koch, Opitzstr. 3, W-1000Berlin 41

Sammler sucht "ME" Jahrgänge 1952-1978 inkl. Sonderhefte. Walter Buess, Breiti 12, CH-5200 Windisch

Suche als Original oder Fotokopie "ME" 54.2, 62.8; Sonderhefte 1952, 1953 I-II. A. Schelinski, Nachtigallensteig 21, O-1545 Schönwalde

Suche 3x Brawa OBus (H0) auch ohne Karton, aber betriebsfähig und komplett. Informationen über H0-0 Busanlagen. Smet Michel, BP1550, B-1000 Brüssel 1

Suche: Bauplan für Drehscheibe inTT, elktr., ca. 220 mm ∅. Zuschriften an Horst Kurde, Fr. Tarnow-Str. 13, O-2823 Wittenburg

Suche: BR 41, 38 u. 95 Piko zu kaufen (nur unbeschädigt) bei Interesse Tausch gegen TT-Material. Daniel Melzer, Theodor-Müntzer-Str. 3, O-3600 Halberstadt

TT-Loks und Wagen, Kleinserien aus ehemaliger DDR-Produktion/Arbeitsgemeinschaften sowie Pkw und Lkw-TT-Modelle gesucht. Siegfried Krönert, Tecklenburger Weg 68, W-4834 Harsewinkel

Suche: BW Karl-Marx-Stadt, BW Wernigerode, BW Saalfeld, K44.7, div. orig. Lokschilder der Baureihen 01, 03, 44, 95, 58. Angebote an R. Steger, Südring 45, W-8670 Hof

Zirkus-Wagen, alle Spuren, insb. Zirkus Busch, Berolina, Aeros. J. Kuchmecki, Albert-Fritz-Weg 17, W-6800Mannheim 31

Suche Fotos od. Diaduplikate von 86 756 (zuletzt BW Aue). Hans-Karl Kunhäuser, Untere Mauergasse 4, W-6990 Bad Mergentheim

TT BR 23 M-Rahmen, kann auch defekt sein, E79, Silverlines komplett, "TRANSITUS" 3teilig, 2 alte Schnellzugwagen AB4!pe in Grün. Günter Runge, Zellaer Str. 3, O-8255 Nossen

Zeitschrift "Modellbahnpraxis",
alle Hefte gesucht, auch einzeln, Preis nach Vereinbarung. Angebote an J. Porombka, Schäferstraße 85, O-8010 Dresden

Suche alte Modelleisenbahnkataloge von dt. Firmen. D. Vökler, Würzburger Str. 64, O-8027 Dresden

Suche Spur O+S -Lokomotiven/Wagen sowie Zubehör aus der ehemaligen DDR sowie UdSSR. Bitte Liste senden an Beat I. Klarer, Huobmattstr. 6, CH-6045 Meggen

Suche Lokomotiv.- sowie Fabrikschilder d. DR. Lampen/Laternen sowie alles v. d. richtig. Bahn. Beat Klarer, Huobmattstr. 6, CH-6045 Meggen

Suche defekte bzw. ausgemusterte Metallräder, vor allem Blechräder Nenngr. 0-I von Märklin, Bing u. a., auch angerostet u. in kleinen Stückzahlen, Portoerstattung, VB. Walter Leonhardt, Henningweg 11, O-1185 Berlin

Suche Fotos, Dias, Pläne, Unterlagen von der innerdeutschen Grenze, Grenzbahnhöfe DR, Grenzanlagen - auch Berlin. J. Janikowski, Bahnhofstr. 20, W-8031 Maisach

Suche Steuerwagen zu Piko VT 137, BR 185, gut erhalten, fairer Preis, Jörg von Allmen, Schachenstr.11, CH-5105 Auenstein

Suche 1:87 Modelle Trabi (alt), Wartburg (alt), Barkas, IFA-Lkw, IFA-Bus. Siegfried Kieselbach, Oranienburger Str. 15, W-4000 Düsseldorf 13

Suche Fotos der Gartetalbahn (Göttinger Kleinbahn), Strecke Gö.-Rittmarshausen-Duderstadt. Uwe Söder, Blumenbachstr. 7, W-3400 Göttingen, Tel. 380252

Suche Konstr.-Zeichnungen von dt. Dampfloks, besond. Einheitsloks u. Buch BR 01 von Transpress. Th. Kolloschke, Rufacher Weg 2, W- 1000 Berlin 47

Suche Loks, Wagen, Zubehör, Spur 0 u. I, Blechspielzeug bis 1960 u. Lineolfiguren, auch defekt. R. Merk, Klosterbergestr. 13, 3011 Magdeburg

Suche Broschüre "Das Mügelner Schmalspurbahnnetz", Herausgeber: "Kulturbund der DDR" 1982. Oliver Melzer, Leipziger Str. 60a, O-7127 Taucha

Suche Modell-Kfz in H0: Garant a. Typen, Robur Bus, S4000 - Pritsche-Feuerwehr, Pferdegesp. mit Gummiwg., Raupe KS30, TR Famulus, Multikar. Angebote mit Preis. Siegfried Schiller, PF 45, O-8601 Halbendorf/Gebirge

Suche "ME", Jahrg. 52- 62; Heft 2-5, 8-12.63; 8.66; 6, 10, 11.67. Verkaufe ME 5-12.80; 2-12.82, pro Heft 1,- DM. Siegfried Schiller, Gartenweg 1, O-8601 Halbendorf/Gebirge

Suche: Modelleisenbahner, Heft 9.62; PIKO G-Wagen Bromberg ohne Bremserhaus, Bestell-Nr. 108/998. Personenwagen Bi 33 Best.-Nr. 108/821 später 5/6517/010. W. Hochfeld, WaltroperPl. 1, W-1000 Berlin 45

H0m: BR 99 und rollendes Material. Klaus Zimmermann, Weststr. 1, O-9377 Thum/Erzgeb.

Suche: ME 1+12.69; alles über IVK99586 vor 1970; roll. Mat. H0e, DR sächs., bes. Herr xtm mit verb. Preisang. P. Guhlemann, Stauffenbergstr. 4, O-7022 Leipzig

Suche:
Fotos oder Abbildungen der Dampflok 44 1200 (Bw Reichenbach/Vogtland). Kauf oder leihweise, Bilder auch garantiert zurück. Gisbert Tauchmann, Damaschkeweg 1, O-9803 Mylau/Vogtl.

Suche Automodelle H0
Espewe, Haufe, Herr, auch defekt, auch Tausch TT Wagen, H0 Piko 01. Liste bei Angebot F. Lange, Siedlerstr. 7, O-8507 Putzkau

Suche Reisezugwagenstatistiker DR/DB, Stationierung ab ca. 1975 bis heute. Bernd Himmler, Tereschkowastr. 13, O-7700 Hoyerswerda

Suche ältere WIKING-Autos und ESPEWE-Modelle, auch rep.-bed. oder Teile. Matthias Baudenbahcer, Ed.-v.-Hartmann-Str. 37, O-7022 Leipzig

Suche Pico Express E18, B. Ausf., Stromlinienlok in Schwarz und Rot, B-Lok von Gützold, 62 Bergf. 03 Schicht BR 61 Henschelw. von EAW V180-128 2 Streifen. Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Suche Matchboxmodelle, Plaste M1:87 sowie Modelle von Siku-Schuco-Dinki-Gorky-Herpa u. a. auch kompl. Sammlungen. Schwenke, Wiener Str. 41, O-4500 Dessau

Suche LGB-Depeschen 1, 5, 19-30 und 46 sowie Spur II-Nachrichten Heft 1-8. Erich Möhl, Gertrudstr. 41, W-2870 Delmenhorst, Tel. 04221/74348

Modelleisenbahner
2.83, 5.83, 9.79 sowie Jg. 1978. Christian Sauer, Ph.-Müller-Str. 12, O-1720 Ludwigsfelde

BR 50 Piko u. 80, 24 Gützold, versch. Hefte "Das Signal". Suche: Straßenbahn von Dresdener Spielw. Fabrik von 1955, Pr05 u. Kohlenstaubw. v. Gebert u. Zubehör Rehs E44. Bernd Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, O-5023 Erfurt

Suche BR 91 von Liliput DRG, DB od. KPEV sowie H0e-Material (sä. IV K od. VI K). Angebote an Eger, Damschkestr. 114, O-9800 Reichenbach/V.

Suche: H0, km-Wg-DR(EDV), alter Piko-Wg., Dampflok-Archiv von Band 1 bis 4. Angeb. an H. Salzer, Fischersand 22, O-5020 Erfurt

Biete: 250 Piko-Güterwagen, Liste gg. Freiumschlag. Suche: 20 Stück Ölkesselwagen Piko-Nr. 5/6411-010 auch einzeln, Roco-Kesselwagen 46191, schwarz. Norbert Wagner, Rennebogen 45, O-3042 Magdeburg

Suche Bilder o. Fotos von 86423, auch leihweise. Hellfried Richter, Kohlbergstr. 34, O-8300 Pirna

Suche Piko BRg5, 38, 23, 50, 52, 66, Signale, Pilz usw. Angebote mit Preisangabe o. Tausch, Steuerbausteine MBS B3.1, S3.1. E. Thorwardt, Unsben 87, O-6101 Unterweid

Achtung Eisenbahner und Gelegenheitsfotografen! Suche gegen Honorar qualitativ gute sw-Fotos o. Dias aus dem Dampf-Bw-Alltag der DR sowie Betriebsaufnahmen von Triebwagen. Angebote an Chiffre ME07/493976

Wühlen Sie in alten Schuhkartons! Durchstöbern Sie den Dachboden! Verkaufen Sie alte Aufnahmen (vor 1972) von guter Qualität aus dem Bereich der deutschen Eisenbahnen an Modellbahnverein mit Fotoarchiv! Angebote mit Preisvorst. an Chiffre ME07/493985

Märklin-Eisenbahn Spur 00, 0, 1, Blechspielzeug, Autos, Flugzeuge, Schiffe, Militärspielzeug. Zahle für jedes Stück Sammlerpr. H. Buckram, Helmut-Welz-Str. 18, O-7144 Schkeuditz

Suche Warnblinkanlage für Bahnübergang, in H0. Rolf Geissler, Alpenroderstr. 29, W-6230 Frankfurt/M. 80, Tel. 069-346143

Suche Dampflokpfeife
von der BR 50! Zuschriften bitte an H.-G. Schaafberg, Plattenberg 57, W-2810 Verden/Aller

Suche Trabant-Modellautos (DDR), auch als Ladegut auf H0-Güter-Wagen. Wer kann helfen? W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

Suche: Spur 0 u. 1 sowie H0 Rollmaterial defekt, Teile u. Zubehör. Schriftl. Angebote an M. Müller, Herrlisberg, CH-8820 Wädenswil

Suche Schienenprofil massiv mit 5mm Höhe, Material und Länge beliebig. Hans Friedl, Erikaweg 67, W-8400 Regensburg, Tel. 0941-702333

Fans für "Digitale Modellbahn" zwecks Erfahrungsaustausch (Tausch, Software, Anlagenentwurf). Info anfordern. D. Vökler, Würzburger Str. 64, O-8027 Dresden

Wer kann helfen? Suche Original-Verpackung oder Kopie von DMV-ETA, DMV-Laa, DMV-Eiskühlwagen. H.-G. Schmidt, PSF 12, O-6406 Steinach

Suche Schienenfahrzeuge aus DDR-Produktion, welche heute nicht mehr prduziert werden, zu kaufen oder Tausch gegen Whirl-Pool u. UW-Massage-Anlage für Badewanne. D. Heissmeyer, Am Flöth 2, W-3258 Aerzen 2, Tel. 05154-3210

Suche fahrbare Straßenbahnmodelle und Zeitschriften sowie Bücher über Straßenbahnen. Dieter Kamenz, Albert-Norden-Str. 168, O-1141 Berlin-Biesdorf

Suche ME 6, 8.90, auch Tausch gg. ME 3, 4.80; 5, 10.81; 11.82; 10.83;5, 7.86 o. Fotos sächs. Raum. U. Dähne, Marktgasse 13, O-8250 Meißen

Suche Dampflok-und Fabrikschilder, besonders 64369, V601551; zu kaufen oder zu tauschen. Sven Hannemann, Borner Str. 10, O-1093 Berlin

Suche Rokal Spur II Modelleisenbahn, Loks, Wagen, Gleise u. Zubehör. Mario Löffler, Hainstr. 4, W-3563 Dautphe, Tel. 06466-446

Suche sä. 89.2 sowie Schmalspurmodelle H0e und H0m nach sächs. Vorbild. Ulrich Benedix, Frankenberger Str. 46, O-9075 Chemnitz

Suche: Fotos vom Dampfbetrieb in der Altmark (vor 1980), Lok-Fotos der BW Salzwedel, Stendal und Jerichow, Liliput-Wagen Nr. 83602, 83701, 83902. Frank Barby, Carlbauerstr. 90 A, O-3504 Tangermünde

Suche von LGB Diesellok BR 251 u. a. Loks und Wagen, sehr gut erhalten und preisgünstig. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, O-9416 Zschorlau

Suche Dampflokpfeife von der BR 503700-7! Fotos ges. v. d. BR 01005. Angebote bitte an H.-G. Schaffberg, Plattenberg 57, W-2810 Verden/Aller

Suche Prellböcke (Piko-) Plast,
z. B. SI 6826; SKL-Bausatz H0; ME 1984; Trost: Die Modelleisenbahn 2. D. Mauter, Kl.-Gottwaldallee 160, O-1120 Berlin

Suche Glasers Annalen 1931-43. A. Stärk, Bondenwald 26, W-2000 Hamburg 61

Suche BR 103/03 TT (Rokal). M. Hofmann, Puschkinplatz 10, O-8400 Riesa

Suche TT-Loks, Wagen und Defektes sowie Kleinserien und Sondermodelle. Angebote an Stefan Klein, Pater-Kolbe-Str. 13, W-4400 Münster, Tel. 02501/5682

Suche Fahrkartenmustersammlung und Fahrkartenverzeichnisse ab 1950 und Strecken- und Knotenentfernungstafel vor 1970. Angebote an Thomas Schindler, Bästleinstraße 3, O-7024 Leipzig

PKP-Doppelstockeinheit, E-Loks und Personenwagen der PKP (H0) gesucht, neu oder leicht defekt. K. Heilig, Morgensternweg 6, W-3000 Hannover 21, Tel. 0511/7623482 tags o. 799606 abends

Märklin-Oldies bis 1960,
alt u. älter, Zubehör, Spur 00 bis II, auch def. u. Einzelt.! Priv. Sammler, kein Handel, faire Bez. H. Michels, Eichenstr. 25, W-3106 Eschede, Tel. 05142-4069 abends

Suche i. Tausch o. Kauf Ansichtskarten vor 1940 v. Bahnhöfen u. anderen Eisenbahnmotiven aus Mecklenburg/Vorpommern, Demminer Kleinbahnen, MPSB usw. Wolfgang Fuhrmann, Ikarusstr. 16, O-2000 Neubrandenburg

Suche in H0 BR 50, 84 und 89 DR. Angebote an Uwe Lehmann, Prenzlauer Allee 222, O-1055 Berlin

Zum Auf- und Ausbau meiner Gartenanlage suche ich defektes LGB-Material (Gleise, Wagen, Loks ect.), auch Schrott. Eberhard Meyer, Mendelejewstr. 17, O-2500 Rostock 6

Welcher Eisenbahnfreund hat Interesse am Bau und Planung für die Schmalspur 0/E und Lehmann-Bahn. Mecklenburgisch- Schmalspur- u. Feldbahnfreunde, Ekkehard Kruse, Wilhelmsruher Damm 193, W-1000 Berlin 26

Suche alles über SCHMALSPURBAHNEN, so u. a. Fotos, Dias, Literatur, Modelle H0m und H0e usw. Angebote an Herrn Werner, Jara-Str. 15, 3034 Magdeburg

Modellautofans: Suche Opel Ascona C.1:87, H0, Ford Sierra (Stufenheck), H0, auch Tausch möglich. E. Lippmann, Nr. 30, O-7261 Berntitz, Tel. Mügeln 2562

Suche: Gleis-TT 2mm Höhe (Kupfer), 30 m u. Schwellenband (Spur N). Mario Haubner, Dr.-S- Allende Nr. 59, O-6219 Bad Salzungen

Suche Straßenbahn-Archiv 3,6 und andere Straßenbahn-Bücher und -Fahrpläne. Peter Riedel, Clasingstr. 8, W-2000 Hamburg, Tel. 040/4911284

Suche BTTB BR 01 und BR 118 preiswert von Privat, evtl. auch Tausch gegen Eb-Literatur. M. Schwindkowski, Zwerghuhnweg 15, W-1000 Berlin 47

Zahle 20,- DM für M+F Bauplan III (3) bT oder für gute Kopie. Tel. 030/7443818 (W-Bln.)

Wer gibt alte MBS-Systeme kostenlos oder billig ab. Matthias Altmann, Uhlandstr. 2, O-7513 Cottbus

Suche ME 10/90. Biete diverse ältere ME. Bernd Klein, Oststr. 28, O-1300 Eberswalde-Finow 1

Su. "Sächs. IK", "SB in Sachsen", "Mülsengrundbahn", "Thumer schm. Spurnetz", "S'Meissner Bimmelb.", "Schmalsp. d. Meissn. L.". St. Bergner, Stauffenberg 37, O-7400 Altenburg

Suche: Broschüre 100 Jahre Bhf. Freiberg sowie weitere Brosch. über sächs. Eisenbahnen. Tausch möglich. Uwe Klemm, Sachsenallee 50, O-9610 Glauchau

Tausche

Biete "Erlebnis EB", "Die Welt der EB", "Die Leipzig-Dresdner EB", "Die Blner S-Bahn (1968)". Suche Kursbücher vor 1940 DR. R. Müller, PSF 25, O-1017 Berlin

Biete: Dampflok-Sonderbauarten. Suche: "BR 44", Selketalb., Roco-H0-44027 u. 44028. Thomas Hohmann, Pekinger Str. 09, O-4020 Halle/S.

Tausche ME - 1983 - 1989 gegen Schiene-Dampf und Kamera. P. Dietz, DR-Nic-Stang 24, O-2520 Rostock 21

Suche Lit. Sächs. Schmalspurb., Kursbücher DR v. 1965, 4-achs. Rollw. H0e; Biete: Div. Lit., rollendes Mat. H0m, H0e, Herr, Techn. R. Berthold, Hauptstr. 129, O-7305 Waldheim

Biete zum Tausch H0 Loks, Wagen u. Zubehör. Suche dasselbe in TT o. N, evtl. Verkauf! E. Konsorke, Schillerstr. 04, O-9612 Meerane

Biete: Rokal US-Doppellok gelb UNION PACIFIC, BTTB BR 221 SJ braun, Zeuke V200 Silverlines; Suche: Zeuke V200 braun SJ, TRI-ANG, ROKAL, Krüger, Klein. Torsten Mörner, Pöhlbergstr. 20, O-1140 Berlin

Tausche Dampflok-Archiv 2 BR 41-59, gut erh., gegen Dampflok-Archiv 3. Klaus Zimmermann, Weststr. 1, O-9377 Thum/Erzgeb.

Biete LA Meckl./Oldenb. Suche andere, tausche TT BR 130, M61 gg. TT-Signale, BR 56. P. Herfurth, K.-Zylla-Str. 23, O-2520 Rostock 25

Edmonsonsche Fahrkarten (aus Schrank und Drucker) von Sammler gesucht, Tausch bevorzugt. Thomas Schindler, Bästleinstr. 3, O-7024 Leipzig

Verk. Fleischm. V212258 in H0 gg. Gebot. Jürgen Grosser, Gartenstr. 9, W-8686 Kirchenlamitz, Tel. 09285/5051, ab 19.30 Uhr

Tausche BR 56 gegen BR 86 und V 200 gg. T 435.O, alles TT. Pavel Stupka, An Vysluni 7, CSFR 594 01 Velke Mezirici

Modellbahn-Service Jan Schildhauer
Fachhandel · Reparaturen · Versand-Info · Preislisten
O-2200 Greifswald · Steinbeckerstraße 27

TT ROKAL-UNION-PACIFIC Doppellok Schlafwg. 01222; V200 Silv.lines u. 2 Wg. V180. BR 221 GrSJ M61 alt. BR 23 Zeuke; Su. TT V200 GrSJ. TRI-ANG, KITMASTER, WESA. Torsten Mörner, Pöhlbergstr. 20, O-1140 Berlin

Suche Fotos vom Gex 2603 mit BR 91. Biete Fotos vom Plandampf Thüringen u. Smb. Torsten Schulz, Karl-Marx-Str. 45, O-5214 Gräfenroda/Thür.

Suche Modellanlage N kompl., höchstens 1,2 m x 1,0 m. Biete TT-Anlage kompl. 1,8 m x 1,0 m. Angebote an M. Schirmer, Thüringer Str. 1, O-8705 Ebersbach

Biete Loks, Wagen, Zubehör, H0 und Literatur. Liste gg. 2,- DM in Marken. Suche Loks H0, Roco, Liliput oder Verkauf. H. Uhlig, Raustr. 38, O-1260 Strausberg.

Tausche H0 Roco BR 93357 gegen eine andere Dampflok der DR von Roco, Fleischmann usw. Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Suche: H0 BR 84 /Hruska), BR 89 (Piko), Lokschild BR 58.3. Biete: Div. Literatur, Ersatzteile aller BR in H0, Espewe Modellautos, auch nur Kauf. Robby Graupner, Bruno-Taut-Ring 129, O-3038 Magdeburg

Biete ME-Hefte 1980-90, div. Lok-u. Straßenbahnmagazine. Suche Ansichtskarten und Bahnpoststempel (vor 1945) sächs. Schmalspurbahnen (auch Verkauf). Kurt Stanka, PSF 1303, O-3010 Magdeburg

Biete BR 65 N, suche BR 84 o. BR 91, H0, nur Tausch. R. Neubert, Otto-Nuschke-Str. 40, O-4370 Köthen

Suche Modelleisenbahner 1952 - 1954 und 1964 sowie 1 u. 12.55. Biete 1962. Rudolf Bergert, Schulstr. 13e, O-9275 Lichtenstein

Biete viel Bastel- und Reparaturmaterial (Gehäuse, Räder, Achsen, Chass. und vieles andere) in H0. Suche TFZ in H0 (nicht PIKO) oder Verkauf. Dieter Raab, Chausseestr. 78, O-1311 Altgu-etzen/Oder

Suche Tauschpartner für Dias von Straßenbahnen. Biete Österreich und Nachbarstaaten. Hans Heinz Heider, Lindströmgasse 49, A-1100 Wien, Tel. 684976

MÄRKLIN-BING-DOLL-CARETTE
Blechspielzeug u. Eisenbahnen aller Größen von Priv. ges. Biete Roco, Fleischm., Trix, Biller, Märklin, H0 u. a. Doubletten meiner Sammlung. H. Michels, Eichenstr. 25, W-3106 Eschede

Biete Spur N (Liste 2,- DM in Briefmarken). Su. H0 alt (Pl, HR, Schicht usw.) u. neu. Tausch mögl. Suche Bahnbücher. N. Kempf, Stralsunder Ring 5, W-3180 Wolfsburg 1

H0-Piko und alte Gützold-Loks gg. BTTB/Zeuke-TT Loks und Wagen zu tauschen gesucht, alles neu/originalverpackt. Siegfried Krönert, Tecklenburger Weg 68, W-4834 Harsewinkel

Silbermünzen, DR, GG, Piko, H0, BR 84, Transpress-Lit. und Dampflokschilder, mit Preisangabe. G. Peters, Hollwert 37 F, W-2930 Varel 4

Biete: Trix-Handbuch (1937); TT ; E70 (braun, überholungsbed.); ME 1958 - 1988 (mglst. komplett). Suche: TT 50^{40} o. 50^{30}; nur Kleinserie, evtl. Kauf/Verkauf. Thomas Lehmann, Im Herrengarten 17, W-6943 Birkenau

Verkaufe/Tausche LGB u. Pola-Zubehör, Bäume usw., ladenneu, bis 40 % unter Neupreis. Liste gg. Freiumschlag: Kreitner, Thüringer Weg 4, W-8521 Dormitz

Tausche und verk. Fahrz. in H0 von Piko, Prefo, Sachsenmod., Gützold, Lit. v. Transpr. Suche DRG-Fahrz. v. Lilip., Roco, Fleischm., mod. Eis.- Bahn 7 v. 54, Liste 1,50 DM anf. Horst Griesch, Dinglingerstr. 19, O-8019 Dresden, Tel. 4593619

Tausche

Tausche H0 Riv. BR 39 DB Wagnerbleche gg. Roco BR 17 od. 93. Thomas Grützmann, Hilger Str. 12, O-8900 Görlitz

Biete "me" Jg. 73-81 u. 85-89 kpl., einzelne Hefte Jg. 56-60, 66-72, 82-84, insges. 248 Stck., nur zus. für 100,- DM oder Tausch gg. TFZ TT. R. Voigt, Hansastr. 32, O-8060 Dresden

Biete "ME" 300 Hefte, 1960-1989, H0 E 11, E 44-0601, E 44-0901 def., E 46. Su. Drehscheibe, DR VT 135 und VB 140 (H0). R. Türschmann, Otto-Krien-Str. 48, O-1603 Schulzendorf

Tausche bzw. verkaufe BR 35, 80, 92, 110, 119, LVT. Suche E499, E70, E04, E18 oder leihweise Baupläne für Elloks, Lichtsignale (ex-DDR), Zementsilowagen, Masten. Michael Lehmann, Ruststr. 08, O-7031 Leipzig

Märklin, Export, H0, sehr geringe Auflage, 2845 Zug Loren, 2846 Zug Kesselwagen, 3124 Michelin Bus, 3319 Östreich. D.Lok; Suche Modellautos, altes Spielzeug, 0 Märklin. Heinz-Dieter Wessel, Eislebener Str. 31, W-2800 Bremen 41, Tel. 0421-461700

Porsche-Polizeiauto, fernsteuerbar, mit eingeb. Funksprechanlage (Wert 200,- DM). Tauscht gegen Eisenbahn-Souvenir: Schilsky, Manteuffelstr. 58, W-1000 Berlin 42, Tel. 7525358

Tausche Liliput 110082 E10 DB Wechselstrom, gegen Liliput 11003 E10 Gleichstrom H0. Su. Gehäuse Fleischmann für BR 215 H0. K.-Heinz Vocasek, Ohmstr. 20, W-8202 Zirndorf

Verschiedenes

Der "TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT, ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreises TT-Modellbahn e.V. Info-Paket gegen DM 2,- in Briefmarken bei: AKTT - R. Fisahn, Wallburgstr. 5630 Remscheid

Suche Reichsbahner-Mütze, gehobener Dienst, neuwertig. Angebote erbittet Günter Arlt, Klosterstr. 29, W-5303 Bornheim 3

Biete EB/MB-Lit./Transpr., neu, su. FKB, Spreewaldb. Holm-Dampfl. v. Roco, Flm., Herr, Hruska, Freiumschl. an G. Holzhäuser, Otto-Grotewohl-Str. 10, O-5800 Gotha

Ideale Geschenke: Original Eisenbahnaktien 19./20. Jh., herrliche Abbildungen, über 100 versch. (ab 6,- DM/Stck.). Liste: Fa. R. Höll, Bergstr. 31, W-3392 Clausthal-Z

SONDERFAHRT mit 95 1016 am 27.7. v. Kamenz nach Arnsdorf u. zurück. Treff m. 03001, Fotohalte geplant. Best. per Postanweisung, Erw. 15,-, Kinder b. 12 J. 7,- DM, min. 100 Teilnehmer. Dirk Fichte, Bachgasse 2, O-8292 Elstra H

Dipl.-Ing. f. Technologie des Verkehrswesens (31 J.), mit Interesse für Modellbahnbau u. Fotografie sucht neues Tätigkeitsfeld. Hartmut Uschkamp, H.-Bolze-Str. 6, O-7500 Cottbus

Verkaufe Citroen AX 11, Bj. 88, vier Winterreifen auf Felgen, Cass./Radio, VB 7500,- DM. Tel. 0711/2043775 tags od. 07156/28624 abends

Verkaufe U-Anlage Spur N Eigenbau, 250 x 3/0 x 240 cm, 2 bzw. 3 Ebenen, 2/3 automatischer Betrieb, BW mit Drehscheibe handbetr., nur komplett. Karl-Heinz Schwarze, Danziger Str. 9, W-6349 Driedorf

Formenbauer-Modellbahnbranche, Berufserfahrung, sucht neuen Wirkungskreis. Chiffre ME07/487318

Suche WPK-Lokfotos; bes. frühe DR sowie DRG, Dampf-, Diesel-, Ellok, auch Triebwagen. Biete orig. Signal flügel (neu) nach Gebot. R. Brömer, Döbereiner Str. 37, O-6900 Jena

Suche: Fotos oder Abbildungen der Dampflok 44 1200 (Bw Reichenbach/Vogtland). Kauf o. leihw., Bilder auch garantiert zurück. Gisbert Tauchmann, Damaschkeweg 1, O-9803 Mylau/Vogtl.

VHS-Video in Studio-Qualität, Orig. u. Modell u. a. BR 41, 44, E 04, Vork. 29,- per Scheck. Eisenbahn & Modellbahn Freunde, Postfach 1546, W-4830 Gütersloh

Biete MEB 5.87; 4, 7-11.88; BR 50 Piko; Modellbahnpraxis TT, 4-9 Zeuke-Kataloge 67/68; 69/70, H0: Gehäuse 89.2, 75, 23, 01.5, DLA 2, 3. Suche DRG-Modelle in H0, GS. Peter John, P.-Schneider-Str. 67, O-5300 Weimar

Harz - größtes Schmalspurbahngeb. Deutschlands: Interessenten der Schmalspurbahnen im Harz bieten wir in Stiege komfort. Unterkunft (2- u. 4-Bettz., WC/DU, gemütl. Aufenthaltsraum) zu günstigen Bedingungen. Anfragen: Dr. Weidner, Rochlitzstr. 31, O-7031 Leipzig

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

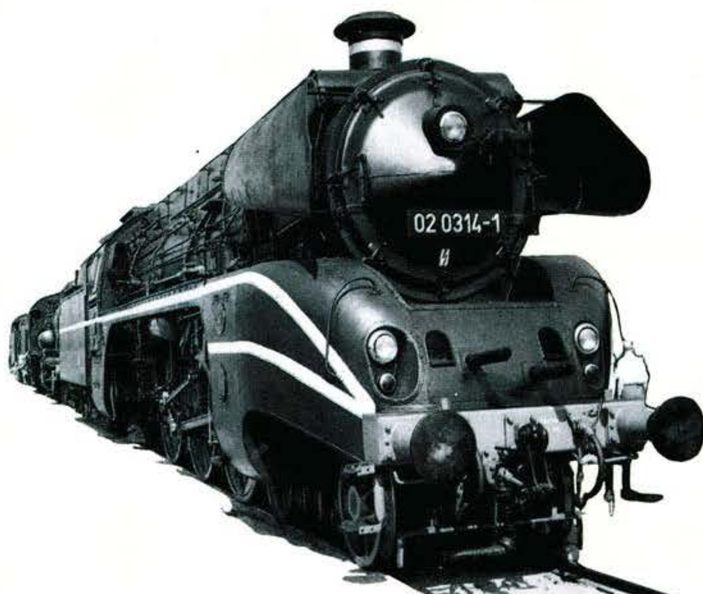
Modell Eisen Bahner

WER JETZT ABONNIERT, FÄHRT MIT ETWAS GLÜCK NACH AMSTERDAM!

DAMPFLOKTREFFEN DES NVBS AM 5./6. OKTOBER '91 IN AMSTERDAM:

● 20 Fahrzeuge der holländischen Museumsbahnen (sogar Dampfstraßenbahnen)! ● Die DB schickt ihre 23, 41, 64 und 65! ● Aus dem Bw Leipzig-Süd: die SAXONIA!





Modell Eisen Bahner

VERLOST UNTER ALLEN EINSENDERN 5 x 2 PLÄTZE!

Ihr Programm: ● 3. Oktober, ca. 6.00 Uhr: Abfahrt in Berlin im 8-Wagen-Sonderzug, bespannt mit der schnellsten betriebsfähigen Dampflok der Welt, der 18 201 der DR ● ca. 21.00 Uhr: Ankunft in Amsterdam, Übernachtung im Hotel (natürlich mit Frühstück) ● 4. Oktober: zur freien Verfügung, besichtigen Sie z. B. die weltberühmten Grachten von Amsterdam oder bummeln Sie durch die attraktive Altstadt! ● 5. Oktober: 2 Lokparaden im Amsterdamer Hafen und Besuch eines Bw ● 6. Oktober: dampfbespannte Rundfahrten mit Fotohalten ● ca. 12.00 Uhr: Rückfahrt nach Berlin (Ankunft ca. 6.00 Uhr am 7. Oktober)

DER MODELL EISENBAHNER IM ABONNEMENT BIETET JEDEN MONAT:

● Interessante Berichte über neue Systeme, Techniken und Anbieter ● Vorbild- und Modellvorstellungen aus Ost und West ● Besuche in den attraktivsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt ● Vorstellungen interessanter Fahrzeuge, Bahnhöfe und Strecken der DB und der DR ● Das einzigartige FAHRZEUG-LEXIKON: Stellen Sie Ihr persönliches Archiv zusammen!



Bestellkarte am besten noch heute ausfüllen und abschicken! Und mit etwas Glück erleben Sie ein einmaliges Dampflok-Wochenende in Amsterdam! Einsendeschluß: 29. August 1991!

Neue Firmenleitung bei PIKO

In Sonneberg tut sich etwas. Nachdem wir in MEB 6/91 über das MÄRKLIN-Engagement in der thüringischen Spielwaren-Metropole berichtet haben, erreichte uns nun die Nachricht über eine Neubesetzung in der Firmenleitung der PIKO GmbH, Sonneberg. Neuer Geschäftsführer des renomierten Modellbahnherstellers ist Herr Fritz Menke aus dem benachbarten Coburg. Der erfahrene Geschäftsmann aus dem Oberfränkischen ist seit 40 Jahren im Marketing tätig und weiß die Chancen der Sonneberger gut zu beurteilen. Die Zufriedenheit bei PIKO über die neue Situation ist nicht zu überhören. Hoffen wir mit der Belegschaft, daß unter dem neuen »Lokführer« sichere Gleise in der Marktwirtschaft befahren werden.

POLA

LANZ-Traktor für große Bahnen

Den älteren Modelleisenbahnern ist der LANZ-BULLDOG, ein »Einzylinder-Glühkopf-Zünder« aus der Landwirtschaftsszene der 40er Jahre gut vertraut. Das Original dieses Traktors wurde von 1936 bis 1952 von LANZ gebaut, einem Unternehmen, welches heute zu der Firma John Deer gehört. Das hervorragend detaillierte Modell in der Nenngröße II beeindruckt durch seine »handliche« Größe. Noch beeindruckender ist jedoch u. a. die exakte Nachbildung der pendelnden Vorderachse und der Anhängevorrichtungen für Hänger und Ackergeräte. Da drängt sich der Gedanke zur Ausrüstung mit einer Fernsteuerung geradezu auf. Der unverbindliche Ladenpreis beträgt DM 126,– für den LANZ-Traktor und DM 135,– für den LANZ-Eilbulldog (Bild). *MEB*

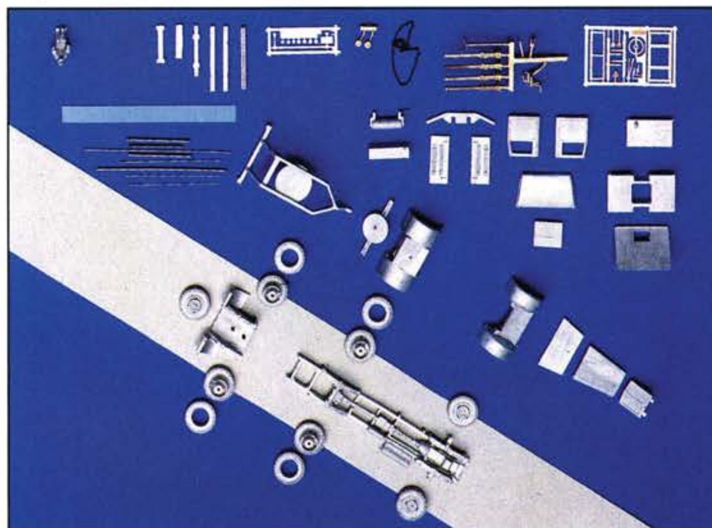


WEINERT MODELLBAU

Langholztransporter aus Weyhe

Die Firma WEINERT aus Weyhe/Dreye scheint ihre Liebe für nostalgische Automodelle auf und längs der Eisenbahn entdeckt zu haben. Nach dem Bausatz des FAUN ZRS als Schienenfahrzeug (MEB 5/91, Seite 39), stellt sich nun der FAUN L 7 als Langholzsattelschlepper im Maßstab 1:87 vor. Und alles natürlich in feinster WEINERT-Qualität: Sauber detaillierte Zinngußteile, ergänzt durch Messing-Ätzplatten, Kettchen und Drähte (Bild). Der Einachsnachläufer kann aufgesattelt oder mit Baumstämmen beladen dargestellt werden. Der Bausatz kostet DM 58,70 als unverbindliche Preisempfehlung*. *MEB*

* Über Erfahrungen beim Umgang mit WEINERT-Bausätzen berichtet MEB in einer der nächsten Ausgaben. *Foto: KLAWIAN*

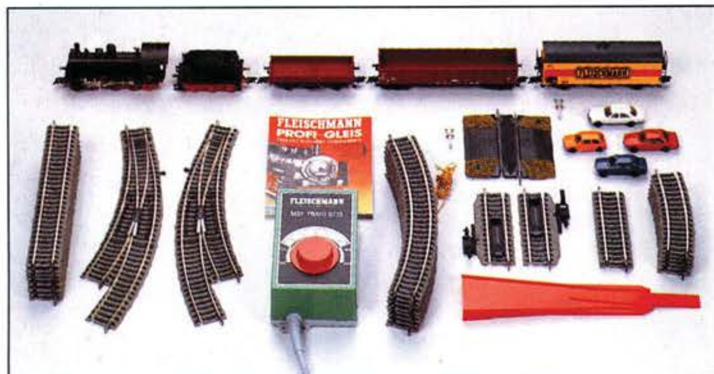


FLEISCHMANN

Der Einstieg leicht gemacht

Nun hat das Jahr 1991 auch sein Start-Set der Firma FLEISCHMANN! In der großen Kollektion der Komplettanlagen gefällt diese Anfangsgarnitur mit viel Spielmöglichkeiten und vorbildgetreuen Fahrzeugmodellen. Sie besteht aus einer Dampflok mit Schlepptender der BR 53^{70} (pr. G3), drei Güterwagen und viel Zubehör (Bild). Mit den zugehörigen Gleisen läßt sich ein Oval mit Überholungsgleis bauen, ein für den Anfänger vielversprechender Einstieg. Die unverbindliche Preisempfehlung liegt bei DM 209,–. *MEB*

Foto: KLAWIAN



S&F

Feinste Schrauben für Präzisionsmodellbau

Der Modelleisenbahnvertrieb und Verlag SCHMALSPUR & FELDBAHN hat für alle Bereiche des Modellbaus ein großes Sortiment an gedrehten Feinschrauben im Angebot. Insgesamt sind das 324 verschiedene Packungen (Bild) mit Gewindeschrauben, Muttern, Unterlegscheiben und Blechtreibschrauben der verschiedenen Größen. Von Gewindedurchmessern M 1 bis M 4 und Schraubenlängen von 2 mm bis 50 mm reicht das Sortiment. Die Normteile sind aus Messing oder Stahl, verzinkt oder unverzinkt, und als Zylinder- und Senkkopfschrauben erhältlich. Die Packung enthält jeweils 20 Stück der betreffenden Sorte und kostet zwischen DM 2,50 und DM 7,–. Bei größerem Bedarf sind auch 100er-Gebinde zu ermäßigten Preisen lieferbar. Das Lieferverzeichnis wird gegen Übersendung eines Freiumschlages (DM 0,60) von S & F., Nieschlagstraße 1 B, W–3000 Hannover 91, zugesandt.

Darüber hinaus hält S & F. ein reiches Programm an Schmalspurfahrzeugen bereit. *MEB*

Foto: KLAWIAN



Jouef

SNCF-Schnellfahrgüterwagen in H0

Für einen erfolgreichen Wettbewerb mit dem Lkw im Fernverkehr benötigen Europas Bahnen schnelle Güterzüge. In Frankreich hat die SNCF begonnen, ein Netz für 160 km/h schnelle Güterzüge auszubauen. Es besteht u. a. bereits zwischen Lille und Marseille und hat 30 % Verkehrszunahmen in beiden Richtungen bewirkt. Vorhandene Güterwagen werden rekonstruiert (Ausrüstung mit Laufwerken und Bremsen für hohe Geschwindigkeiten u. a. m.). Y 25 heißt das neue Schnellfahr-Drehgestell für Güterwagen. Es ist bisher unter gedeckten Wagen und Containerwagen im Einsatz. Gegenwärtig laufen solche Wagen mit ihren elektropneumatisch gesteuerten Scheibenbremsen nur innerhalb Frankreichs. Als H0-Modelle werden diese Wagen von der Firma JOUEF mit der Bezeichnung Gahkkss 136 angeboten (Bild). Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt DM 32,–. Ein moderater Preis für ein so ausgezeichnet detailliertes Modell.

Scho-

Foto: Scholtis, Erlangen

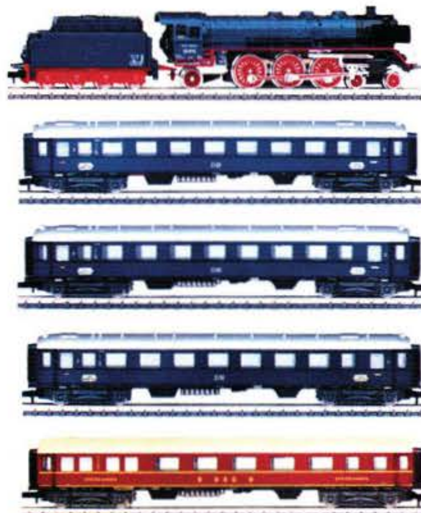


märklin

MHI

mini-club-Schnellzug

Das erste Produkt der Märklin-Händler-Initiative (MHI) für die Freunde der Nenngröße Z (Spurweite 6,5 mm) liegt nun im Handel vor: Die Schnellzugpackung »Dompfeil« (Bild). Diese legendäre Schnellzuggarnitur besteht aus einer Schnellzuglok der Baureihe 03 (stahlblauer Anstrich) sowie drei Schnellzugwagen (ebenfalls stahlblau) und einem Speisewagen (DSG-rot). Mit 550 mm Länge stellt dieser Zug eine für die Nenngröße Z beachtlich lange Garnitur dar. Die unverbindliche Preisempfehlung der MHI beträgt DM 398,–. *MEB*



Railino

Triebwagen der RhB in N_m

Die N_m-Produkte der Firma RAILINO sind technische Spitzenleistungen auf der 6,5-mm-Spur. Daß sich der Schweizer Hersteller eine der schönsten heimischen Privatbahnen, die Rhätische Bahn im Kanton Graubünden, zum Vorbild genommen hat, steigert sicher noch das Interesse vieler Modelleisenbahner an diesen winzigen Modellen. Dieses Interesse zu befriedigen hat allerdings auch seinen Preis: Für den im Bild dargestellten Triebwagen der Reihe ABe 4/4 in der beige-grünen Lackierung der 50er Jahre muß der Liebhaber DM 490,–, für den offenen Güterwagen DM 129,– und für den gedeckten Güterwagen DM 134,– auf die Ladentheke blättern. Die Oberteile der Fahrzeuge bestehen aus Epoxidharz, die Fahrgestelle aus Messing. Am Triebwagen sind weitere feine Zurüstteile aus Messingschleuderguß angebracht. Alle Fahrzeuge sind mit der Kadee-N_m-Kupplung ausgerüstet, die auch vorentkuppelbar ist. Ein zwar teures aber auch exquisites Vergnügen! *MEB*

Foto: RAILINO





Kleinserien aus Dresden

Die Arbeitsgemeinschaft 3/110 des ehemaligen Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) war schon zu Zeiten der eingeschränkten Modellbahn-Möglichkeiten in der Ex-DDR ein guter Tip für präzise Kleinserien und Zubehörteile. Die aus dieser AG hervorgegangene Interessengemeinschaft Modell-Eisenbahn-Technik (IG-MET) ist auch heute noch gut für hervorragend gestaltete Kleinserienmodelle, wie der kombinierte Sitz- und Gepäckwagen (BDgh) in der Nenngröße TT (Bild) beweist. Bemerkenswert aus dem Programm der Dresdener sind weiterhin sauber gedrehte Stahlradsätze (NEM) für die Spurweiten N, TT und H0, Drehgestelle der Bauart Niesky und ein Bausatz des Schwerlastwagens Rlmmp in der Nenngröße H0. Die Preise liegen für die Radsätze zwischen DM 1,60 und 1,80 pro Stück, der BDgh-Wagen in TT kostet DM 35,– und der Bausatz des Rlmmp in H0 DM 15,–. Die Bausätze der Drehgestelle kosten (einschließlich der NEM-Radsätze) je DM 9,–. Anfragen zum Lieferprogramm und zu Sonderanfertigungen nimmt Dipl.-Ing. Manfred Neumann, Malterstraße 53, O-8028 Dresden, entgegen. Bei Anfragen das Rückporto nicht vergessen, oder einen Freiumschlag beigeben.

MEB

Foto: KLAWIAN



BREKINA liefert den IFA H6 zunächst als Pritschen-Solowagen in dunkelblau aus. Die folgenden Versionen des Brummis gelten dem Bierlaster »Wernesgrüner Pils« und einem kompletten Pritschen-Hängerzug. Die Wanderer W 240 Limousine aus dem Standard-Programm wurde farblich veredelt und kommt in der »Meister-Serie« zu neuen Ehren. Auch der Mercedes 190 wurde umgestrickt. Er hört nun auf den Namen 200 und wird in zwei Farbvarianten zu haben sein. Die Modelle aus zwei neuen Sondereditionen warten gleichfalls auf Einfahrt in Sammlung oder Diorama. Die »Circus Krone«-Serie umfaßt fünf Minis, in gleicher Stärke ist die Sonderedition Post II angetreten. Der Mercedes LP 328 Müllwagen Berlin und der großvolumige Mercedes O 6600 Möbelzug »Fischer Erben« runden die Brekina-Neuheiten ab.

WIKING ergänzt die in der letzten Ausgabe gemeldeten Neuwagen durch eine Sonderpackung zum 750jährigen Stadtjubiläum von Hannover, die der Firma Hanomag aus der Leinestadt gewidmet ist. Zum Preis von DM 55,– enthält das Set, das ab Juli im Fachgeschäft ausliegen wird, die Modelle Hanomag Getränkewagen, Hanomag-Henschel Pritschensattelzug und den baugleichen Koffer-Hängerzug. Die Miniaturen sind einheitlich dunkelblau-feuerrot gespritzt und mit dem Logo »Hannover 750« bedruckt.

Die alten Sachsen kommen

Von 1952 bis 1958 baute das IFA-Fahrzeugwerk »Ernst Grube« in Werdau den einzigen Schwerlaster der DDR. Im Mai 1991 ist der IFA H6 wieder da, als perfekte Verkleinerung im H0-Maßstab von BREKINA (Bild). Aber auch andere Hersteller können mit Offerten für die Modellstraßen dienen.



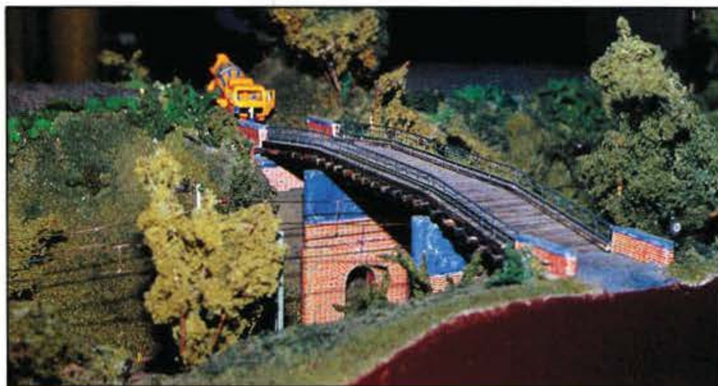
PRALINÉ, aus St. Georgen im Schwarzwald, bietet zwei echte Neuheiten und einige Farbvarianten der Frühsommer-Auslieferung. Bus-Fans werden an dem neuen, gut gemachten Renault FR 1 GTX-Reisebus nicht vorbeikommen. Einige Nummern kleiner, aber nicht weniger ansprechend, ist der Renault Expace ausgefallen. Viel Chrom verhilft dem VW Brezelkäfer als Exportversion zu einem neuen Auftritt, während das Horch 853 Cabriolet mit »NS-Stander« besser hinter dem Vorhang geblieben wäre. *RU*

Foto: KLAWIAN

Nord-Module in Lübeck

Es gab für uns zwei gute Gründe, eine Einladung zur Modul ausstellung des BSW-Modellbahn Lübeck anzunehmen: Das gewachsene Interesse der Modelleisenbahner am Modulgedanken im Allgemeinen und die angeblich qualitätsvolle Umsetzung der Modulbauweise durch die Lübecker Modelleisenbahner im Besonderen.

Wir wurden nicht enttäuscht! Im gut besuchten Saal des Gemeinschaftshauses Rangenberg bei Lübeck waren 20 Module der Nenngröße H0 nach den Normen des Nord-Moduls gekonnt arangiert. Unter den Vertretern dieser in der Mitte der 80er Jahre vom MEC Barsinghausen e. V. entwickelten Modulkonzeption sind die im BSW-Modellbahn Lübeck organisierten Modellbahnbauer bekannt für die gute handwerkliche und gestalterische Umsetzung dieser Bauform. Das zeigte sich besonders in der Bewältigung der Schnittstellenprobleme und in der harmonischen Kombination selbst unterschiedlich gestalteter Module der einzelnen Mitglieder. Wohltuend war auch die gering gehaltene Anzahl an „Sondermodulen" und „Segmenten", eine Prämisse, die der Modulphilosophie, möglichst viele Module mit möglichst vielen Anlagenteilen anderer Teilnehmer problemlos koordinieren zu können, sehr entgegenkommt.



Aus dem Leben gegriffen: Nachbildung einer Holzbrücke über die Strecke Lübeck–Hamburg auf dem Modul von Horst Herring.

Insgesamt verfügt die BSW-Modellbahngruppe Lübeck über 27 Module mit einer Gesamtlänge von etwa 40 Metern. Da die Grundidee in der Verwirklichung einer zweigleisigen Hauptbahn im Norden Deutschlands besteht, beträgt die Länge der verlegten Gleise (2-Leiter-Gleichstromsystem mit ROCO-Gleis) etwa 110 Meter, wovon sich mehr als 70 Meter auf der freien Strecke befinden. Ein gutes Verhältnis von Bahnhofs- und Streckenbetrieb, wie auch aus der Besuchermeinung zu erfahren war. Und noch eine Erkenntnis ist bemerkenswert: Da ein Modul nur 60 cm breit ist und von beiden Seiten betrachtet werden kann, muß der Gestaltung der Details besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Auch das haben die Lübecker überzeugend verwirklicht. Die vielen, bis zum Werkzeugkasten in der Nenngröße H0 liebenswert durchgestalteten Szenen, waren dafür ein überzeugender Beweis. *Ke*

FREMO-Tagung mit Zaungästen

Einmal jährlich treffen sich die Mitglieder des Freundeskreises Europäischer Modelleisenbahnen, kurz FREMO genannt, um neben der obligatorischen Jahres-Hauptversammlung ein vielfältiges und abwechslungsreiches Rahmenprogramm zu absolvieren. Außer Vorträgen, Workshophs und dem individuellen Erfahrungsaustausch zum Thema „Module", steht der Aufbau von Modul-Arrangements, wie die Modul-Anlagen im Fachjargon der FREMO-Leute genannt werden, im Mittelpunkt. Waren es am Anfang der FREMO-Gründung vor etwa zehn Jahren nur H0-Module nach europäischen Vorbildern, die bei Ausstellungen zu sehen waren, so sind inzwischen viele weitere Nenn- und Nebennenngrößen hinzugekommen: 0, 0_m, 0_e, $H0_m$, $H0_e$ und N. Auch Modulanlagen nach amerikanischen Vorbildern sind keine Seltenheit mehr.

An der FREMO-Jahrestagung 1991 in Porta Westfalica beteiligten sich auch Mitglieder aus Holland, womit das europäische Grundanliegen der FREMO Bestätigung fand.

Auch diesmal waren die H0-Module am zahlreichsten vertreten. Mit einem umfangreichen Fahrplan konnte ausgiebig aktive Nebenbahnatmosphäre nachempfunden werden, bis hin zu einem vorbildgerechten Rangierbetrieb. Nach dem FREMO-Card-System, einem Verfahren, bei dem jedem Wagen eine Karteikarte zugeordnet wird, die von Betriebsstelle zu Betriebsstelle weitergereicht wird, wurden die Güterzüge so zusammengestellt und mit Frachtaufträgen versehen, daß eine Zuordnung zu den entsprechenden Ladestellen wie bei der richtigen Bahn erfolgen konnte.





Die Modelleisenbahner der neuen Bundesländer waren, bis auf ein H0m-Modul und einige Zaungäste, spärlich vertreten, ein Umstand, der sicher den gegenwärtigen persönlichen Problemen vieler Modelleisenbahner zu schulden ist. Dabei gibt es bei den Modul-Bauern im Osten Deutschlands gute Traditionen, die unter den neuen Bedingungen weiterentwickelt werden sollten. Wir wollen diese Entwicklung gern unterstützen.

Klaus-Dieter Dienst

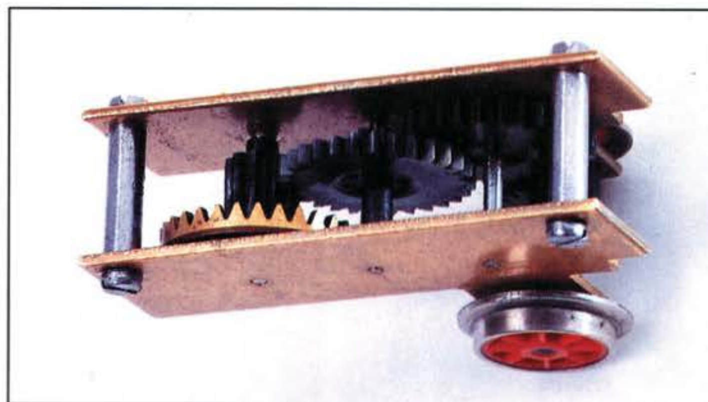
Oben: Western-Fluidum : Amerikanische Eisenbahnen als Modulthema.
Unten: Grenzenlos: Sächsische Schmalspurfahrzeuge auf einem westdeutschen $H0_m$-Modul



Kleinserien-ETA mit neuem Antrieb

Als vor 16 Jahren der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) einen Bausatz vom Akku-Triebwagen ETA 177/178 als H0-Kleinserie in den Handel brachte, schlugen die Wellen der Begeisterung bei den Modellbahn-Fans hoch, entsprach doch die Qualität dieses Bausatzes den besten Erwartungen, die man in sein Erscheinen gesetzt hatte. Leider fehlte ein akzeptables Antriebskonzept.
Auf der Grundlage der heute zur Verfügung stehenden Motorisierungsmöglichkeiten entwickelte unser Autor eine, wie wir meinen, optimale Antriebsvariante für dieses schöne Modell.

Die Konstruktion des Bausatzes des ETA 177 in der Nenngröße HO lag in den bewährten Händen von namhaften Modelleisenbahnern und -konstrukteuren des ehemaligen DMV. Das Ergebnis der Bemühungen, Spitzenerzeugnisse des Modellbahnbaus in Kleinserien herzustellen, waren ausgezeichnet detaillierte und sauber gespritzte Bausätze, die heute noch begehrte Handelsobjekte in der Branche sind. Leider war diese Kleinserie unmotorisiert und für den ungeübten Modelleisenbahner nur zur Vitrinendekoration geeignet. Auch der Vorschlag der Hersteller, den Antriebsblock des PIKO-Triebwagens VT 135 um eine Achse zu erleichtern, stieß nicht auf begeisterte Gegenliebe und belastete das Budget erheblich. So blieb für viele Modellbahnfreunde nur der Eigenbau, der, je nach Fähigkeiten und Fertigkeiten, zu unterschiedlichen Ergebnissen führte.
Die Möglichkeiten, die heute von der Modellbahnindustrie und dem Zubehörhandel angeboten werden, ließen auch mich den Speichertriebwagen wieder zu Hand nehmen und über eine bessere Antriebslösung nachzudenken.



Blick in das Getriebe. Die Befestigungen des Faulhaber-Motors erfolgt über einen Flansch, der an der Kronenradseite des Getriebes angebracht wird.

Tabelle 1

Teil 1	Kronenzahnrad	30/10 Zähne	(Piko BR 66) oder
	Kronenzahnrad	32/10 Zähne	(HRUSKA BR 91/84)
Teil 2	Stufenzahnrad	29/7 Zähne	(PIKO BR 55)
Teil 3	Zwischenzahnrad	30 Zähne	(PIKO BR 55)
Teil 4	Antriebszahnrad	15 Zähne	(PIKO VT 135)
Teil 5	Motorritzel	8 Zähne	(PIKO-N-Antrieb)

Tabelle 2

Teil 6	2 Stück Rahmenbleche,	Ms 1mm dick
Teil 7	2 Stück Distanzhülsen,	St oder Ms Ø 3mm
Teil 8/9	je 1 Stück Getriebeachse,	St Ø1,5 mm
Teil 10	1 Stück. Getriebeachse,	St Ø 1,0 mm
Teil 11	1 Stück Getriebeachse	St Ø 2,5 mm

Vorbereitung

Als Antiebsmotor sollte das Beste verwendet werden, das gegenwärtig auf dem Markt ist, ein Faulhaber-Motor. Es standenauch andere Lösungen zur Auswahl, etwa die mit einem PIKO-Motor (BR 66), oder einem GÜTZOLD-Motor (BR 56/106) oder mit einem ROCO-Motor 85020 mit beidseitiger Welle zum Anbringen einer Schwungmasse. Ich entschloß mich für den Faulhaber-DC-Micromotor Typ 1331, der von seinen Abmessungen und Leistungsparametern her meinen Wünschen am Nächsten kam.
Die empfohlene Nenndrehzahl des Motors machte eine Getriebeuntersetzung erforderlich, die zwischen 1: 20 und 1: 30 lag. Aus den mir zur Verfügung stehenden Zahnrädern wählte ich die in Tabelle 1 aufgeführten Einzelteile aus. Nach dem Getriebeschema (Biild 2) ergeben sich nachfolgende Berechnungen der Gesamtuntersetzung mit dem PIKO-(1) oder dem HRUSKA (2)-Kronenzahnrad:

$$Ü_1 = \frac{8}{30} \times \frac{10}{29} \times \frac{7}{30} \times \frac{30}{15} = \frac{1}{23{,}3}$$

$$Ü_2 = \frac{8}{32} \times \frac{10}{29} \times \frac{7}{30} \times \frac{30}{15} = \frac{1}{24{,}86}$$

Als Antriebsräder wurden Speichenräder mit 11,5 mm Durchmesser verwendet, die vom Tender der PIKO BR 55 stammen.

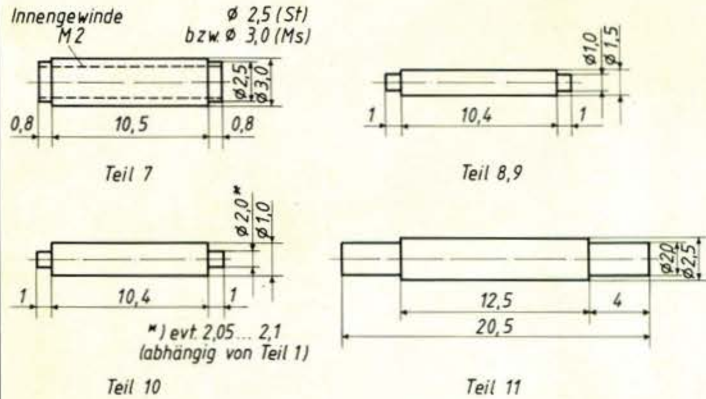
Getriebebau

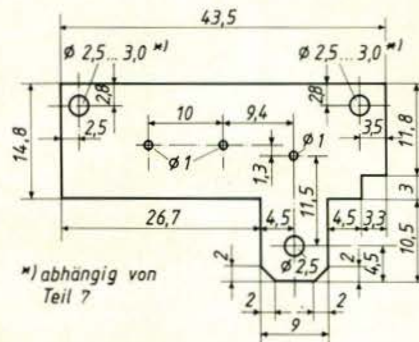
Der einachsige Antrieb wird durch einen Getriebeblock realisiert, der sich relativ leicht herstellen läßt. Die Zusammenstellung der Einzelteile dafür ist aus der Tabelle 2 zu entnehmen. Nach der Herstellung aller Teile, beginnt der Zusammenbau. Dabei ist darauf zu achten, daß vor dem Anschrauben des zweiten Rahmenblechs alle Achsen einseitg eingesetzt werden mit den auf ihnen befestigten Zahnrädern. Während die Zahnräder 1 bis 3 lose auf den Achsen laufen sollen, muß das Antriebszahnrad fest auf der Achse angebracht werden. Achse 9 trägt das Kronenzahnrad 1, in das das Stufenzahnrad 2 eingreift, welches wiederum über das Zwischenzahnrad 3 das Antriebszahnrad 4 antreibt. Nach dem Zusammenschrauben des Getriebes sollte die Leichtgängigkeit aller Achsen und Zahnräder überpüft und die Räder gleichmäßig aufgedrückt werden. Der Boden des ETA-Mittelteils wird so ausgearbeitet, daß das Getriebe paßgenau eingesetzt und mittels Befestigungswinkeln am Boden angeschraubt werden kann. Für die Motorbefestigung hat sich als günstig erwiesen, den Motor an einen Flansch anzuschrauben oder anzukleben, der direkt an den Getrieberahmen angesetzt wird.

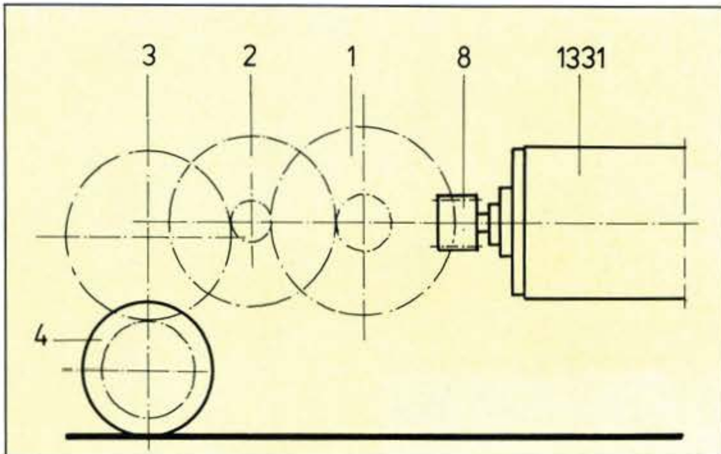
In der abschließenden Erprobungsphase bleibt nur noch festzustellen, wieviel Ballast vonnöten ist, um das gesamte Fahrzeug rutschfrei bewegen zu können. Auch die Möglichkeiten, andere Räder mit Haftreifen verwenden zu können oder in die vorhandenen Räder Rillen zur Aufnahme von Haftreifen einzudrehen, muß von Fall zu Fall entschieden werden.

Kleinserienmodelle des ETA 177 in rot-gelb (DR oder DRG) und des ETA 178 in rot-gelb (DR oder DRG) mit langem oder kurzen Mittelwagen sind noch bei der Firma Modellbahnversand F. A. Schreiber, Freiberger Straße 10, O-9340 Marienberg, zu Preisen von DM 83,- (ETA 177) und 123,- (ETA 178) erhältlich. Der Faulhaber-Motor 1331 mit beidseitiger Welle ist zum Preis von DM 61,20 bei der Firma Verbeck, Postfach 2024, W-5960 Olpe, zu beziehen.

Reiner Lachs







Das Getriebeschema zeigt das Zusammenwirken der Zahnräder in der beschriebenen Untersetzung. Die Verwendung anderer Zahnräder ist sicher möglich, sollte jedoch vorher in einem solchen Getriebeschema theoretisch erprobt werden.

Anmerkungen:

Der Autor, Reiner Lachs, gehört zu den professionellen Lokgetriebe-Umbauern. Auf der Grundlage der sich neu eröffnenden Möglichkeiten bei der Verwendung hochwertiger Glockenankermotoren und unzähliger Zahnräder der verschiedenen Module folgen aus seiner Feder weitere Getriebeumbauten. So u. A. für einen Bausatz eines Rotten-Kleinkraftwagens (SKL-Kleinserie) und der BR 95 von Piko.

MEB

Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT_e





Bau einer Lokomotive

Daß sich jemand an den Bau von Modellen in der Nenngröße TT_e wagt, ist schon außergewöhnlich. Es spricht für die Toleranz unseres Autors, wenn er betont, daß seine Bauanleitungen kein Dogma sein sollen. Individuelles Experimentieren und kreative Modellbauarbeit mit dem mini-club-Programm sind gefragt. Darüber hinaus regen die vorstehenden Ausführungen sicher manchen zum Selbstbau von Modellen an, ein durchaus beabsichtigter Effekt dieses Beitrages.

Die Vielzahl der von der Firma MÄRKLIN im mini-club-Programm angebotenen Triebfahrzeuge der Nenngröße Z ist ausreichend, um daraus alle sächsischen Schmalspur-Lokgattungen zu bauen. Besonders geeignet für den ersten Versuch im Lokumbau ist die sächs. I K. Diese Baureihe stellt aufgrund des einfach gehaltenen Lokoberteils und des Außenrahmens keine allzu hohen Anforderungen an den Modellbauer. Die I K war die erste Lokgattung, die von der Sächsischen Staatsbahn für die neigungs- und krümmungsreichen Schmalspurstrecken in Sachsen beschafft wurde. Von 1881 bis 1892 baute die Firma Hartmann in Chemnitz insgesamt 44 Lokomotiven dieses Typs. Die Maschinen waren anfangs auf allen neu in Betrieb genommenen sächsischen Schmalspurstrecken sowie auf der bis 1906 privat betriebenen Zittau-Oybin-Johnsdorfer-Eisenbahn (ZOJE) im Einsatz.

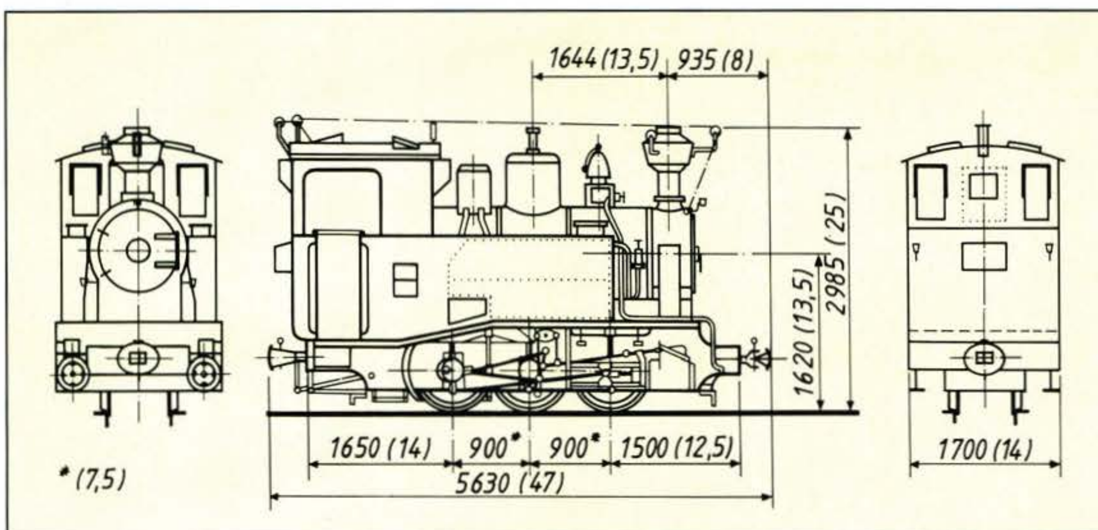
Erst der Einsatz der wesentlich stärkeren IV-K-Maschinen ließ die I K allmählich entbehrlich werden, so daß viele Maschinen in den Rangierdienst abwanderten. Im Jahre 1925 konnten noch 27 Maschinen dieser Gattung umgezeichnet und von der DR, als Baureihe 99.75 eingeordnet werden. 1930 waren aber schon alle bei der DR verbliebenen Maschinen ausgemustert und zerlegt.

Vorbild für das beschriebene Modell war die 99 7521, eine Lokomotive, die 1889 bei Hartmann mit der Fabrik-Nr. 1581 gebaut und als Nr. 2 »LAUSCHE« an die ZOJE geliefert worden war. Später wurde die Lok an eine chemische Fabrik in Dohna verkauft, wo sie den gesamten Werksverkehr erledigte. Sie war sogar auf der damals noch schmalspurigen Reichsbahnstrecke Heidenau–Altenberg zugelassen und dürfte die letzte im Einsatz befindliche I K gewesen sein.



Lok 99 7521. Die Nichtfunktionsfähigkeit der Steuerung ist kaum auffällig.

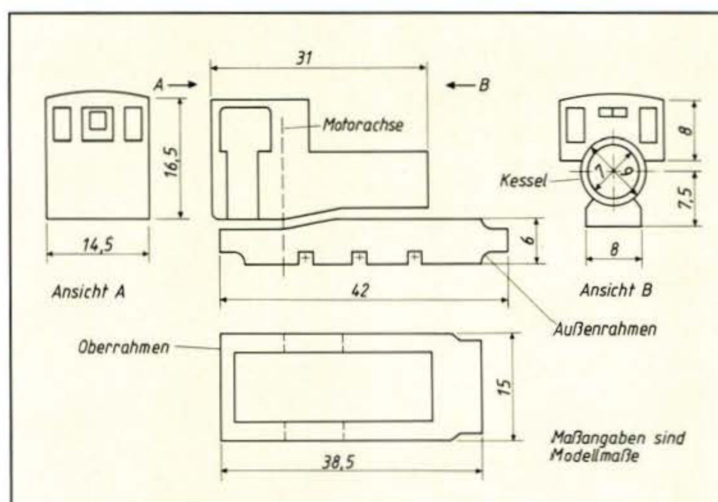
Zum Bau benötigt man eine mini-club-Dampflok der Baureihe 89 von MÄRKLIN. Achsabstand und Raddurchmesser der BR 89 entsprechen den Maßen für die I K in TT_e. Der Motor der MÄRKLIN-Lok ist so günstig angeordnet, daß er im I-K-Gehäuse zwischen Führerhaus und Kessel paßt. Seine geringe Höhe gestattet sogar einen freien Führerhausdurchblick. Vom mini-club-Modell werden das Fahrwerk und der Motor unverändert übernommen. Alle anderen Teile werden entfernt und wandern in die bereits oben erwähnte Bastelkiste. Neue Teile des Lokoberteils werden entsprechend der Zeichnung (Seite 47) zugeschnitten. Die angegebenen Maße berücksichtigen bereits die geringfügigen Anpassungen an das Fahrgestell der BR 89. Die Abweichungen von den Originalmaßen betragen dabei höchstens 1 mm. Für die Anfertigung von Außen- und Oberrahmen eignet sich am besten 0,5 mm dickes Messingblech. Das gesamte Füh-



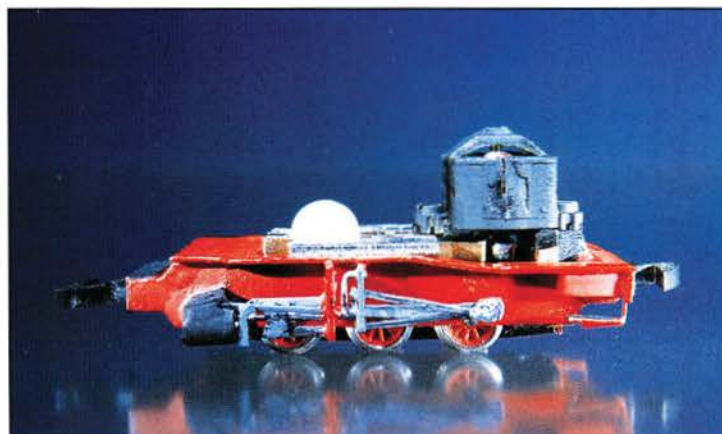
Hauptabmessungen der I K-Lokomotive. Die Fahrwerksabmessungen entsprechen der Z-Lok.

rerhaus und die Wasserkästen werden aus Plastmaterial hergestellt. Die Plastverarbeitung bietet die Möglichkeit, sogar die Nietreihen an den Seitenwänden der Wasserkästen nachzubilden.
Dazu werden diese auf den Wasserkasteninnenseiten angerissen. Dann wird das Material auf eine weiche Unterlage gelegt und mit einer Stecknadel entsprechend des Nietabstandes auf der angerissenen Linie die Nietimitationen leicht angekörnt. Die richtige Schlagkraft zur realistischen Nietenimitation sollte vorher an einem Abfallstück ausprobiert werden. Für den Lokkessel wurde ein Filzstift-Gehäuse mit 9 mm Durchmesser verwendet.
Die Form und Anordnung der Kesselaufbauten sind der Zeichnung zu entnehmen. Auf die Beweglichkeit der äußeren Allan-Steuerung mit Flachschiebern wurde wegen der sehr kleinen Abmessungen der Einzelteile verzichtet. Stattdessen wurden alle Steuerungsteile aus Blech gefertigt und starr am Außenrahmen angeklebt. Meiner Ansicht nach beeinträchtigt dieser Kompromiß die Vorbildwirkung des Modells nur unwesentlich. Abweichend von dem sonst üblichen Verschrauben oder Einrasten von Lokoberteilen und Rahmen wird hier das Gehäuse durch zwei Magnete in den Wasserkästen am Untergestell befestigt. Zur Farbgebung werden Außen- und Oberrahmen rot, die Steuerung silbergrau und das Lokgehäuse mit Zylindern und Führerhausaustritten mattschwarz gestrichen. Läutewerk und Dampfpfeife können noch mit Goldbronze nachbehandelt werden. Die Beschriftung mit Lok- und Eigentumsschildern wurde nur am Führerhaus angebracht. Für die Anbringung an Stirn- und Rückwand lagen keine authentischen Bilder vor, weshalb sie besser weggelassen wurden. Die Schilder entstanden in der eigenen Fotowerkstatt nach Pappvorlagen in Originalgröße. Für den Bau des Lokgehäuses bietet sich die Ätztechnik an. In einer nebenstehenden Spalte wird darüber informiert. Die Überprüfung der Fahreigenschaften zeigte recht zufriedenstellende Ergebnisse. Die Lok ist in der Lage, fünf zwei- und vierachsige Schmalspurwagen in der Ebene problemlos fortzubewegen. Diese Leistung ist für den Modellbahnbetrieb ausreichend und entspricht den Leistungsparamatern des Vorbilds. Zu beachten ist die ständige Sauberhaltung der Z-Gleise durch einen Schienenreiniger, da die Stromabnahme der kleinen I K nur über zwei Achsen erfolgt.

Matthias Hengst



Einzelteile zum Bau des Lokgehäuses. Auf Materialangaben wurde bewußt verzichtet.



Das Fahrgestell der 99 7521. Das Modell ist keine 5 cm lang! *Fotos: KLAWIAN*

Technologiehinweise

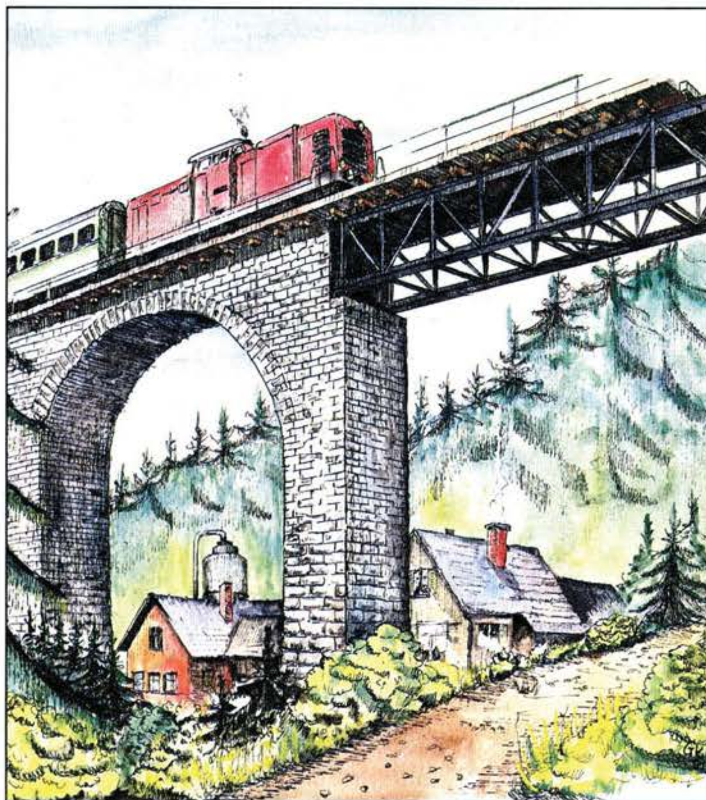
Bei der Winzigkeit der beschriebenen Fahrzeugbauten bietet sich eine Technologie besonders an: das Metallätzen, das bei sauberer Vorbereitung und exaktem Umgang ausgezeichnete Ergebnisse verspricht.
Das Ätzen von Metallen ist ein aus dem Elektronikbereich bereits seit langem bekanntes Verfahren zur Herstellung feinster Leiterstreifen und sauber konturierter Metallplatinen. Wie aber kann im Modelleisenbahnbau das Ätzverfahren nutzbringend angewendet werden und wie funktioniert das Ganze überhaupt?
Zunächst zu den Anwendungsgebieten: Hier sind dem Modellbauer keine Grenzen gesetzt. Metallteile lassen sich gleichermaßen beim Bau von Fahrzeugen verwenden wie im Figurenbereich bis hin zur Zubehörherstellung für Dioramen und Vitrinenstücken.
Das Funktionsprinzip der Ätztechnik ist im Grunde denkbar einfach: Mit einem besonderen Zeichenstift oder über ein fotochemisches Verfahren wird eine Zeichnung auf das zu ätzende Metallstück (in der Regel ist das für unsere Belange Blech verschiedener Dicken aus Messing oder Kupfer) gebracht. Im Ätzbad wird dann alles von der Zeichnung nicht abgedeckte Metall bis zur gewünschten Tiefe weggefressen; die unter der Zeichnung befindlichen Teile bleiben erhaben stehen. Wenn man von zwei Seiten das Metall anätzt kann man – Deckungsgleichheit der Vorder- und Rückseite vorausgesetzt – die Bleche sogar durchätzen. Nur zu dick darf das Material nicht sein, sonst gibt es unschöne Hinterätzungen, die der Konturenschärfe sehr abträglich sein können.
Im vorliegenden Fall kann man die Nietreihen exakt auf die halbe Materialdichte (etwa 0,2 mm bei 0,4 mm-Blech) herausätzen, während die Fensteröffnungen durch Ätzen von der Vorder- und Rückseite aus durchgeätzt werden können. Noch bessere Ergebnisse erzielt man, wenn für den Ätzvorgang Filme hergestellt werden. Durch Einsprühen der Bleche mit Fotokopierlack und anschließendem Belichten und Entwickeln, wird der gleiche Effekt erreicht wie mit dem Zeichenstift. Das Ergebnis ist jedoch noch feiner und exakter, als wenn die Vorlagen gezeichnet werden.

Geker

AUHAGENs Schicksalszahl:

Die magische Vierzehn

Die Gebäudebausätze der erzgebirgischen Modellbaufirma Auhagen begleiteten schon Generationen von Modelleisenbahnern in der ehemaligen DDR. Die gut gestalteten Bausätze nach zumeist sächsischen und thüringischen Vorbildern waren leicht handhabbar und erleichterten sowohl Kindern und Jugendlichen den Einstieg in die Modelleisenbahn als auch den „erfahrenen Hasen" die realistische Gestaltung ihrer Anlagen.



Die Enttäuschung über die Produktionsumstellung auf Plaste bei der Übernahme der Auhagen-Modelle durch den VEB VERO war nicht zu verbergen, hatten doch die optimal gestalteten Bausätze aus dem Grundstoff Pappe ein wesentlich vorbildgetreueres Aussehen als die oft kitschig glänzenden Polystyrol-Bauten. Dabei fing die Bausatzproduktion bei Auhagens recht romatisch an: mit einem erzgebirgischen Weihnachtsberg.

Eine Szene wie aus einem erzgebirgischen Heimatdiorama: felsige Berghänge, meist bewachsen, im Tal eine gepflasterte Straße und darüber eine Fachwerkträgerbrücke mit obenliegender Fahrbahn, über die gerade eine BR 110 mit drei „Reko-Schachteln" rumpelt. Hinter dem Brückenpfeiler eine Zufahrt zu vier im Wiesengrund stehenden schiefergedeckten Häusern: dem Anwesen der Firma Auhagen. Dahinter murmelt ein Bach.

Mit Pappe gehen die Auhagens schon seit drei Generationen um. Der Großvater des heute 70jährigen Rudolf Auhagen gründete 1885 im Hüttengrund bei Marienberg eine kleine Pappfabrik. Es war eines der ersten Werke, die Papier und Pappenabfälle zu Pappe verarbeitete. Die Auhagensche Pappe wurde zu Kartonagen und Schachteln für die Erzeugnisse des heimischen Erzgebirges verarbeitet.

Es war die Zeit des „do-it-yourself", als der 31jährige Rudolf Auhagen für seine Kinder einen Weihnachtsberg bauen wollte und die Ausschneidebögen handelsüblicher Qualität zu „lapp´sch" fand. Was lag für den jungen Kartonagenmacher näher, als eine Pappe dafür zu verwenden? Das Ergebnis war so überzeugend, daß Freunde und Verwandte rieten: „Mach mehr daraus als nur ein privates Kindervergnügen!" Das war die Geburtsstunde der AUHAGEN-Bausätze. Das weitere ist kurz berichtet:

Die Kombination der Papp-Bausätze mit Holz hatte wiederum seinen Ursprung im heimischen Rohstoff. Blumenkästen und Schornsteine entstanden auf der Bandsäge, Läutewerke wurden auf der Drechselbank gedreht. Aus Bandstahl entstanden eigene Schnitt- und Stanzwerkzeuge. Selbst die Nachbildungen der Blumen im Kasten waren auf den benachbarten Felsen zu Hause: Moose, die nach dem Trocknen bunt eingefärbt wurden.

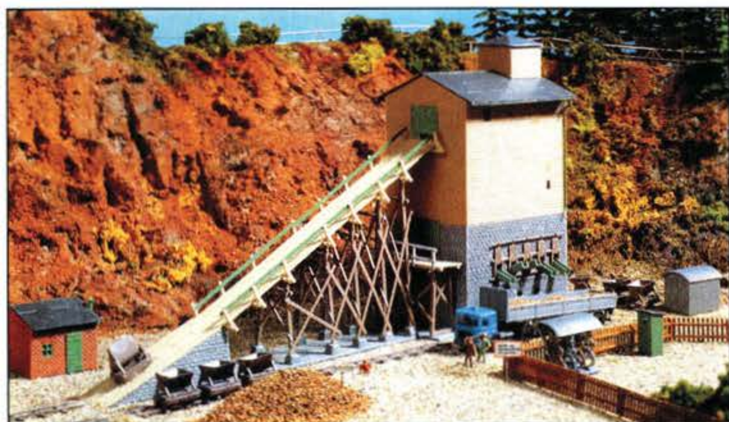
Und so entstanden alle erforderlichen Teile für verschiedene Bauten, die zugleich Fantasie der Modellbahner anregten.



Nun auch in Nenngröße H0: Empfangsgebäude des Bahnhofs Klingenberg-Colmnitz.

Ideen hatte er schon, der Rudolf Auhagen. Doch wohin mit all den guten Ideen, wenn der Staat die Innovationsbestrebungen seiner Unternehmer mit argwöhnischen Blicken beobachtet und der Staatsanwalt stets bereit war, eine Anzeige wegen Steuerhinterziehung aus dem Ärmel zu ziehen? Die Absatzfragen waren staatlicherseits geregelt und gute Ideen waren nur dann gut, wenn sie der Wirtschaftsstrategie des Arbeiter- und Bauernstaates nicht im Wege standen. Und die sah so aus, daß früher oder später alle Privatbetriebe in Volkseigentum übergehen sollten. Bei der Firma Auhagen war es 1972 so weit. Innerhalb von zwei Wochen war aus dem Unternehmen mit staatlicher Beteiligung ein Betriebsteil des VEB VERO Olbernhau geworden.

„Die Enteignung dauerte 14 Tage, die Reprivatisierung 14 Monate", das ist die Quintessenz eines Memorandums, das Rudolf Auhagen zur Reprivatisierung von Betrieben, die 1972 zwangsweise verstaatlicht wurden, im April 1991 der Landeshandwerkskammer



Altes Splitt- und Schotterwerk



Bausatz Berggasthaus „Pöhlberg"

Zeichnung: Kerber, Berlin; Fotos: KLAWIAN

Sachsen vorlegte. Da der Inhalt über die Interessen der Firma AUHAGEN hinausgeht und symptomatisch für eine Vielzahl von ehemaligen DDR-Kleinbetrieben ist, haben wir uns zu einer auszugsweisen Veröffentlichung dieses Memorandums entschlossen.

„Über die Rückgabe meines 1972 zwangsenteigneten Betriebes lege ich die derzeitige Situation des Betriebes offen und erwarte angemessene Entscheidungen... Zur Entscheidungsfindung ist die nachfolgend kurz gefaßte Aufzeichnung der Entwicklung des Betriebes in der sozialistischen Planwirtschaft nicht belanglos.

1. Ab 1945 war die Steuergestaltung für Privatbetriebe so ausgelegt, daß ein Überleben von Jahr zu Jahr als Nachweis für Steuerhinterziehung gewertet werden konnte. Der Staatsanwalt hatte also jederzeit Zugriffsmöglichkeiten.

2. Die ... bescheidenen Lockerungen nach dem 17. Juni 1953 waren bedeutungslos und führten zu der Idee „Staatliche Beteiligung". Die damit verbundenen staatlichen Einlagen waren ... nur eine bescheidene Rückführung der weit überhöhten Steuersätze (bis zu 90 %), die dann meistens schon im 1. Jahr der staatlichen Beteiligung als Gewinnanteil an den Staat zurückflossen, und das 15 Jahre lang!

3. Das trifft gleichermaßen auf die Rückzahlung der erpresserisch zinslos angelegten „speziellen Konten" zu ... Die Titulierung „Betriebsdirektor" empfand ich als eine Farce, denn der „BD" war der, der im Betrieb am wenigsten zu sagen hatte, aber an allen Mißhelligkeiten, bis hin zum überhöhten Krankenstand die Schuld bzw. Verantwortung zu tragen hatte.

4. Mein Betrieb ... hat in den 18 Jahren VEB im Durchschnitt jährlich mindestens 1,2 Mill. Mark Bruttogewinn gebracht. Dies immer unter meiner Leitung. Wäre es da nicht rechtens, daß ich (heute) eine Forderung auf entgangenen Gewinn aufmachte, als daß von mir Rückzahlungen gefordert werden?

5. Die Bewertung der Immobilien und Anlagen ist ... nach marktwirtschaftlichen Gesetzen und Recht erarbeitet. Im Zerfallszustand eines Betriebes ... eine dubiose Zahl.

6. Ich übernehme ein verwahrlostes Grundstück, daß in wochenlanger Arbeit von all dem Gerümpel, den Liederlichkeiten der ganzen VEB-Aera beräumt werden mußte. Dazu ein Produktionsgebäude, das zwar vergleichsweise mit anderen ehemaligen VEB-Gebäuden für gut gelten kann, im Grunde aber jeder Betriebskultur entbehrt ...

7. ... Jahrelang habe ich (für den Hochwasserschutz der zum Grundstück gehörenden Bachufer) um Investitionsmittel gestritten. Ohne Erfolg, der erwirtschaftete Gewinn wurde „umverteilt", d. h. der oben erwähnte Gewinn wurde in anderen VERO-Betriebsteilen, die von unfähigen Funktionären heruntergewirtschaftet waren, sinnlos „verbuttert".

8. Die von mir in jahrelangen Kämpfen gegen Leitungsidioten installierte Abteilung Plastform-Werkzeugbau wurde für artfremden Werkzeugbau eingesetzt, und damit fielen die branchenbedingten jährlichen Neuentwicklungen als auch Leistungen der Produktionspflege aus ...

9. Da die „planmäßige" Produktion von Blechspielwaren infolge Leitungsunfähigkeit und jahrzehntelanger VEB-Schlamperei im VERO-Werk 6 Werte von jährlich 850 000 eingestellt werden mußte, wurde entschieden, daß zur Planerfüllung unsere Modellbahnzubehörproduktion in diesem Wertumfang zu steigern ist. Die von mir vorhergesagte Marktsättigung ist (dann auch) in vollem Umfang eingetreten ... Die treuesten Mitarbeiter mußte ich nach bis zu 40jähriger Betriebszugehörigkeit entlassen und trage nun die damit verbundenen Sozialleistungen. Die Verursacher aber leben bequem dahin und genießen die künstlich hochgezogenen Renten. Keiner wird zur Rechenschaft gezogen ...!

10. Alle Artikel aus der Produktion, die das Signet VERO tragen, sind ... (sehr schwer) verkäuflich. Es muß ein vollkommen neues (Firmen-) Logo eingeführt werden. Das kosten ... viel Geld und ... Zeit.

11. Dank meiner Aktivitäten auch in der volkseigenen Aera ist wenigstens die technische Ausstattung so, daß damit gestartet werden kann und moderne Technik nicht schlagartig eingeführt werden muß. Jedoch sind die zu erwartenden ... Gewinnraten bei weitem nicht ausreichend ... Unsere Erzeugnisse entsprechen im Design und Qualität im wesentlichen den Anforderungen der westlichen Märkte. ... (Außerdem) muß diese Zeit ... genutzt werden, um bei Wiederbelebung des ehem. RGW-Marktes, auf dem mein Betrieb einen guten Ruf hat, konkurrenzfähig auftreten zu können.

12. ... Offensichtlich waren es (alte Stasi-Seilschaften), die nach dem Prinzip der „verbrannten Erde" im April 1990 den Befehl zur Schließung des staatlichen Großhandels gaben und dessen Auflösung verordneten. Die Aktionen des Verkaufs ... hochwertiger Waren fast zum 0-Tarif waren das Ergebnis. Dieser Preisverfall erstreckt sich noch heute über die Altbundesländer ... Die abrupte Umstellung des Vertriebes unserer Produktion vom Groß- zum Einzelhandel war und ist noch immer mit einem ... (hohen) Kostenaufwand verbunden.

Die trotz der widersinnigen Wirtschaftsleitung in der Honecker-Aera von meinem Betrieb ... gebrachten Leistungen sind Beweis dafür, daß dieses Unternehmen sich unter marktwirtschaftlichen Bedingungen heute mit branchengleichen Betrieben der Altbundesländer messen kann ..."

gez. Rudolf Auhagen

Aus dem Produktionsprogramm

Bahnbauten H0:
Bahnhof Radeburg (Strecke Radebeul Ost – Radeburg); Bahnhof Hohendorf (Einsteigermodell); Überdachter Bahnsteig in Gußeisenmanier aus der Zeit um die Jahrhundertwende; Stellwerk Tharandt (Strecke Dresden – Chemnitz). Bahnwärter-Wohnhaus (um 1875 im Bereich der Kgl. Sächs. Sts. E.B. errichtet); Beschrankter Bahnübergang (Strecke Reitzenhain – Flöha); Bahnsteigsperre und Bahnhofstoilette (Langenhennersdorf an der Strecke Pirna – Gottleuba); Eisenbahnbrücke mit 3 Mittelpfeilern und Halbpfeilern als Widerlager, die zur Verlängerung geeignet sind; Wasserturm (Bahnbetriebswerk Aschersleben); zweiständiger Lokschuppen (Frauenstein, Strecke Klingenberg-Colmitz – Frauenstein); Bekohlungsanlage (Dresden-Altstadt); zwei Tunnelportale (eingleisig); zwei Tunnelportale (zweigleisig).

Neuheit:
Bahnhof Klingenberg-Colmnitz (Strecke Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein).

Bahnbauten TT:
Bahnhof Klingenberg – Colmnitz; Wasserturm mit Pumpstation; Güterschuppen mit Auffahrrampe; Bekohlungsanlage (Nebenbahn-Betriebswerk Pockau); zweiständiger Lokschuppen (Gottleuba); Streckentelefon und Weichenspannwerk. Bahnhof Altmittweida (Strecke Chemnitz – Riesa); Bahnsteig, überdacht aus der Zeit um die Jahrhundertwende; Schrankenwärterhaus (Erkner bei Berlin).
Dazu kommen viele Stadt- und Dorfgebäude, Einfamilienhäuser, Gewerbe- und Industriegebäude und Ergänzungs- und Zubehörteile in beiden Nenngrößen sowie im Maßstab 1:100. Das Sortiment wird abgerundet durch Hintergrundkulissen und viel Zubehör zur Landschaftsgestaltung in allen Nenngrößen.

Ein Sonntag in Sachen Eisenbahn

Die Kopie eines Veranstaltungshinweises zum »Bahnhofsfest in Groß Schönebeck am 20. und 21. April 1991 mit dem Traditionszug der DR« erweckte mein Interesse. Ein Kollege weiß mehr: Abfahrt 9.00 Uhr in Schönwalde. Nachdem die Ehefrau überredet ist (der Sonntag gehört ja der Familie), werden am Sonntagmorgen die Vorbereitungen für einen Familienausflug mit Kindern getroffen.
Man freut sich schon auf die Bratwurst beim Bahnhofsfest, und los geht die Fahrt. Nach ca. 90 Minuten Autofahrt erreichen wir gegen 10.30 Uhr Groß Schönebeck. Der Weg zum Bahnhof ist ausgeschildert. Fünf weitere Eisenbahnfreunde laufen scheinbar ziellos mit ihren Fotoapparaten umher: Kein Traditionszug! Nachdem der erste Schock überwunden ist, folgt die zweite Ernüchterung: Kein Duft eines Grillfeuers erreicht die Nase, auch keine Imbißbude weit und breit. Wie erklärt man das den Kindern? Nach einem Erkundungsgang um das Bahnhofsgebäude entdecken wir einen Fahrplan für die heutige Sonderfahrt: nächste Ankunft 11.35 Uhr. Ich nutze die Zeit, um in aller Ruhe die alten Bahnhofsanlagen zu fotografieren, die Ehefrau schimpft auf das Hobby und geht derweil mit den Kindern spazieren. Gegen 11.20 Uhr kommt Leben in die verlassene Gegend. Etwa zehn weitere Fotografen suchen sich gute Positionen, um den erwarteten Zug bei der Bahnhofseinfahrt zu fotografieren. Inzwischen ist auch die Familie vom Spaziergang zurück. 11.30 Uhr: Hinter einer Baumgruppe erscheint in weiter Ferne der Zug. Stop. Eine Handvoll Fotografen steigen aus. Scheinanfahrt, aber für mich noch viel zu weit weg, um zu fotografieren. Jetzt dampft der Zug in Richtung Bahnhof. Einfahrt auf Gleis 1 (mit Bahnsteig). Die Lok setzt um und zieht den Zug aus dem Bahnhof heraus. War das alles? Glück muß man haben, der Zug wird jetzt auf Gleis 2 in den Bahnhof geschoben. Jetzt bevölkern auch einige wenige Fahrgäste den Bahnsteig. Ein Mann in Eisenbahneruniform verkauft aus seinem Bauchladen Eisenbahnpostkarten. Ist das das ganze Fest? Wir beschließen, die Abfahrt des Zuges nicht mehr abzuwarten und treten enttäuscht die Heimfahrt an. Fazit: Da das Wetter einigermaßen mitgespielt hat, konnte man sich wenigstens an der schönen Landschaft der Schorfheide erfreuen. Nachteil: Beim nächsten »Bahnhofsfest« werde ich wohl noch mehr Überredungskunst aufbringen müssen, um die Familie vom Hobby Eisenbahn zu überzeugen.

K. Bothe, Berlin

zu Transit via Swinoujście

Es ist gut, daß sich der MEB Themen annimmt, über die bislang wenig zu erfahren war. Dies betrifft auch alles, was mit der Oder-Neiße-Grenze zusammenhängt – zum einen die Entwicklung nach 1945 im unmittelbaren Grenzgebiet als auch in den früheren ostdeutschen Provinzen. Damit kann die Zeitschrift einen Beitrag zur Aufarbeitung von Geschichte leisten, wozu sie meines Erachtens auch eine Verpflichtung hat.
In der DDR war über die genannten Fragen nicht viel zu erfahren, weil in Polen sehr empfindlich reagiert werden konnte, nicht zuletzt auf Grund der jahrzehntelangen Weigerung der BRD, die europäischen Nachkriegsgrenzen anzuerkennen. Andererseits schienen sich die Verantwortlichen in der DDR auch nicht zu trauen, Probleme offen anzusprechen. Aus Angst, der Verbündete könnte sich beleidigt fühlen, wurden die Dinge lieber unter den Teppich gekehrt. Gegenseitige Offenheit und Sachlichkeit wären wohl besser gewesen als amtlich gepredigte Freundschaft.

Hans-Joachim Weise, Ilmenau

zu Tfz-Nummernvereinigung

Wenn Herr Laffin aus Oberröblingen es empörend findet, daß die DR die Tfz-Nummern der DB übernimmt, trauert er sicher seinem SED-Staat sehr nach, denn wenn er logisch denkt, ist die Bezeichnung Deutsche Reichsbahn sowieso nicht zeitgemäß; wir sind kein Reich, außerdem wird die DR in absehbarer Zeit in die DB eingereiht. Warum soll da die DB, wie Herr Laffin es will, erst die DR-Nummern übernehmen? Des weiteren besitzt die DB mehr Tfz und Baureihen als die DR, so daß es kostensparender ist, wenn nur der kleinere Teil umnumeriert werden muß. Aber das scheint Herrn Laffin nicht in seinen Kopf zu passen, denn er sieht die Sache nur politisch.
Noch ein Wort zum Beitrag von Herrn H.-J. Weise aus Ilmenau. Als ich ihn las, dachte ich, die alte SED-Zeitung Neues Deutschland vor mir zu haben und nicht den MEB. Ich will nicht näher auf diesen Beitrag eingehen, aber ich finde es empörend, ihn in dieser Länge zu veröffentlichen. So macht das Lesen des MEB keinen Spaß mehr.

Hans-Georg Kühnbaum, Leipzig

Stimmt nicht

In „Die Deutsche Reichsbahn vor 25 Jahren", 1991 vom Eisenbahn-Kurier Verlag herausgegeben, wird auf Seite 32 auf die Existenz der Dampflokomotive 99 4721 (Henschel, Baujahr 1922) hingewiesen. Es heißt, sie sei als Denkmal vor dem ehemaligen Klub Junger Techniker in Halberstadt im Gelände der Klusberge aufgestellt. Die Tatsache ist jedoch anders. Nachdem das Gelände dort zum Sperrgebiet erklärt worden war, wurde die Lok zwischen 1983 und 1985 verschrottet. Damit erlitt sie das gleiche Schicksal wie die Kirchberger 99 581.

Bernd Kramer, Schwarzenberg

zu Vergangenheitsbewältigung

Es ist pervers, auf diese Weise die Mauer nachträglich zu rechtfertigen und dafür soviel Platz einer Hobbyzeitschrift zu verschwenden. Ich glaubte mich in ein Parteiblatt der PDS versetzt! Herr Weise hat offenbar vergessen, daß Ulbricht von Anfang an die Aufgabe hatte, die von Stalin an der Elbe eingerammten Grenzpfähle seiner Macht schwarzrotgold anzustreichen und dafür jegliche eigene Meinung des Volkes zu opfern.

Helmut Pochadt, Berlin

zu Kein Trabi auf Schienen

Die Autoren schreiben u. a., die Ausleihe von DR-Lokführern zur Bedienung der 243 sei daran gescheitert, daß die Reichsbahner dem Stress bei der DB nicht gewachsen wären. Diese Aussage betrachte ich als Diskriminierung aller Lokführer der Deutschen Reichsbahn, insbesondere der Kollegen, die derzeit erfolgreich bei der DB arbeiten. Wenn die Autoren solche Feststellungen treffen, sollten sie sich zuvor über die Stressituation informieren, die ein DR-Lokführer in seinem täglichen Dienst bewältigen muß. Da gibt es zahlreiche Faktoren, die für einen DB-Lokführer überhaupt nicht existieren. Ich spreche von teilweise unzumutbar langen Dienstschichten, von der Vielzahl von Langsamfahrstellen, von Schutzstrecken, von der Pflicht, Störungen in kürzester Zeit selbst zu beheben usw. Und bei alldem erhält der DR-Lokführer kaum die Hälfte des Lohns seines DB-Kollegen. Diese Fakten kenne ich aus eigener Erfahrung. Ich war bis September 1990 als Lokführer der DR im Streckendienst tätig, vorwiegend auf der 243. Seitdem bin ich als Lokführer zur Deutschen Bundesbahn delegiert und somit in der Lage, Vergleiche anzustellen.

Thomas Keller, Geestgottberg

Interessengemeinschaft

Kürzlich entstand aus der ehemaligen DMV-AG 7/84 die Interessengemeinschaft Eisenbahn-Modelleisenbahn Brandenburg, die Mitglied im BDEF und Brandenburger Kulturbund e. V. wurde. Wöchentliche Treffen finden freitags von 19 bis 22 Uhr im Fontane-Zimmer in der Brandenburger Hauptstraße 69 statt. Kontaktadresse: Jörg Schulze, Silostr. 6, O–1800 Brandenburg, Tel. 2 54 37.

Güterwagen der ehemaligen MPSB

Im Mai 1992 wäre die bekannte Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn 100 Jahre alt geworden. Aus diesem Anlaß wird derzeit an einer umfangreichen Studie über den Fahrzeugpark gearbeitet. Dafür werden leihweise Fotos von folgenden Güterwagen gesucht:
96-01-54, 96-01-60, 96-01-64, 96-01-67, 96-01-69, 96-01-78, 96-01-79 und 96-01-82.
Wer mit entsprechenden »Leihgaben« weiterhelfen kann, wende sich bitte an die Redaktion.

MEB

Das Bayerische Eisenbahnmuseum

Nördlingen – ehemals ein nicht unbedeutender Eisenbahnknoten mit Strecken in fünf Richtungen – ist heute Sitz des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) mit seiner umfangreichen Fahrzeugsammlung. Darüber hinaus ist Nördlingen Ausgangspunkt der als Museumsbahnen betriebenen Strecken nach Dinkelsbühl und Wassertrüdingen.

Auf der am 2. Juli 1876 eröffneten Strecke nach Dinkelsbühl waren bis Mitte der 60er Jahre verschiedenste Dampflokomotiven, unter ihnen die Baureihen 50 und 64 aus dem Bw Nördlingen, anzutreffen. Nach dem Ende des Dampfbetriebes bewältigten Triebwagen der Reihen VT 95, VT 98 und ETA 150 den verbliebenen Reiseverkehr. Er wurde am 1. Juni 1985 endgültig eingestellt. Im gleichen Jahr zog das Bayerische Eisenbahnmuseum in das zwischenzeitlich stillgelegte Bahnbetriebswerk Nördlingen ein.
Nach einer über fünf Jahre währenden Aufbauphase wurde unlängst der erste Ausstellungsbereich eröffnet. Einen Überblick über die hier zu sehenden Eisenbahnfahrzeuge enthält die Tabelle.



Lok 9 RIES vor einem mit Einheitsabteilwagen zusammengestellten Museumszug.

Museum und Museumsbahn

Von Anfang an setzte das BEM auf die Präsentation historischer und weitgehend betriebsfähiger Fahrzeuge in »natürlicher« Umgebung. Dazu sollten auf den Museumsstrecken möglichst stilechte Zuggarnituren eingesetzt werden.
Ebenfalls 1985 gab es erste Verhandlungen über die zeitweilige Übernahme der genannten DB-Strecke zum Zwecke des Museumsbetriebes. Nachdem schließlich alle Genehmigungen vorlagen, konnte der Fahrbetrieb in Richtung Dinkelsbühl am 3. September 1988 aufgenommen werden. Da kohlegefeuerte Dampflokomotiven wegen des Einspruchs eines Anliegers nur bis Fremdingen fahren dürfen, verkehrte auf dem restlichen Streckenteil zunächst nur eine Schienenbusgarnitur der Baureihe VT 98. Mit dem Beginn der Saison 1989 konnten die kleinen zweifach gekuppelten Dampflokomotiven LUCI und RIES, häufig bis zur Leistungsgrenze beansprucht, durch eine weitaus stärkere Maschine der Baureihe 52 abgelöst werden. Es handelt sich dabei um die zuvor im Bw Cottbus stationierte DR-Lokomotive 52 3548. Für die 1988 bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw beschädigte Schienenbusgarnitur erwarb das BEM aus München die ehemalige DB-Lokomotive V 36 211. Sie rangierte zuvor im VTG-Tanklager München-Milbertshofen.

Mit dem Museumszug unterwegs

Verläßt man Nördlingen im Museumszug, so hält er zunächst im ehemaligen Bahnhof Wallerstein, heute nur noch ein Haltepunkt. Weiter geht es bis Marktoffingen. Hier verläßt die Trasse das Nördlinger Ries und führt durch die immer reizvoller werdende Landschaft zum Haltepunkt Brühlingen. Es folgt der Bahnhof Fremdingen. Um Dinkelsbühl zu erreichen, mußte hier bis vor kurzem noch stets in einen zweiten Zug umgestiegen werden. Seit 1990 steht wieder die reparierte Schienenbusgarnitur bereit, die sich mit der V 36 die Leistungen teilt. Hinter Fremdingen beginnt eine längere Steigung, die teilweise durch schöne Waldgebiete führt, in deren Verlauf auch der Haltepunkt Rühlingstetten liegt. Nun nähert sich der Zug dem vorletzten Bahnhof der Strecke: Wilburgstetten. Noch 7 km sind es von hier bis Dinkelsbühl. Schon bald kann der Lokführer das Einfahrsi-



Im einstigen Bw Nördlingen und heutigen Museumskomplex können auch die Lokomotive TAG 8 und der VT 98 9532 besichtigt werden.



Blick auf einen Teil des Museums-Bw Nördlingen am 8. April 1990, links V 36 211, rechts 52 3548.



Museumszug mit der ex-DR-Lokomotive 52 3548 bei Bühlingen im Sommer 1990.



Zum Museumsinventar gehören ebenfalls Elloks, hier die ex-DB 194 192.

gnal ausmachen. Übrigens ist es eines der letzten noch in Betrieb befindlichen Exemplare der bayerischen Formsignalbauart. Am Ziel angekommen, empfiehlt sich ein Spaziergang durch die historische Altstadt von Dinkelsbühl. Seit kurzem braucht der Fahrgast in Fremdingen dank der ölgefeuerten Dampflokomotive 50 0072 nicht mehr in jedem Fall umsteigen (siehe MEB 6/91, S. 22). Der durchgehende Dampfzugbetrieb bis Dinkelsbühl ist nunmehr möglich. Dennoch werden die V 36 und die Schienenbusgarnitur aber weiterhin in Betrieb bleiben.

Andreas Braun/Bodo Jaster

Praktische Hinweise

Bayerisches
Eisenbahnmuseum e.V.,
Postfach 1316,
W-8860 Nördlingen,
Telefon 089/91 54 62,
an Betriebstagen: 0908/98 98 08
Betriebsführung: Museumsbahnen Donau-Ries, Nördlingen

Fahrverbindungen
Von Nürnberg DB-Strecke nach Teuchtlingen, weiter nach Donauwörth, von hier nach Nördlingen; mit dem Auto: von Nürnberg auf der E 50 bis Schwabach, von hier auf der F 466 bis Nördlingen

Zugverkehr
Strecke 1
Nördlingen – Dinkelsbühl (30 km)
21. 7., 4., 11. und 18. 8., 2. und 22. 9. sowie 6. 10. 1991,
alle Züge mit Gepäck- und Fahrradbeförderung
Fahrpreise: Gesamtstrecke mit Rückfahrt 16,–, Kinder 9,– DM
Strecke 2
Nördlingen – Wassertrüdingen
25. 8., 1. 9.+), 20.+) und 27. 10. 1991
+) nur bis Oettingen,
Fahrpreise wie oben

Eisenbahnmuseum Nördlingen
Öffnungstage: 31. 8., 1. 9., 19./20.10. (Dampftage von jeweils 10-17 Uhr) und am 28. 7., 25. 8., 29. 9. und 27.10.1991 (12-16 Uhr); Eintritt: DM 4,50



Triebfahrzeuge des BEM

Dampfloks/Dampfspeicherloks
Nr. 1: RIEBECK: Bn2t, Henschel 1914/12902, 1983 ex Denkmal Unterheinriet, 1914–29 Ziegelei Westhoven, 1929–37 Kalichemie Porz, 1937–71 Kalichemie Neckargartach/Heilbronn
Nr. 3 LUCI: Bn2t, O&K 1916/7790, 1975 ex Lech-Chemie Gersthofen, 1916–33 I.G. Farben Hoechst
Nr. 5: Bfl, Maffei 1913/3884, 1975 ex Süd-Chemie Heufeld, 1913-36 Tonwerke Moosburg
Nr. 8 Tag 8: 1'C2'h2t, Krauss-Maffei 1943/16317, 1986 ex Münchner Schrotthändler, 1943–70 Tegernsee-Bahn TAG 8
Nr. 9 RIES: Bn2t, Henschel 1941/26165, 1982 ex Metallhüttenw. Lübeck
01 066 2'C1 h2, Schwartzkopff 1928/9020, 1990 ex Heizlok Fettgewinnung Nauen, ex DR 01 2066-7
41 364: 1'D1'h2, Jung 1940/9322, 1977 ex DB 042 364/41 364, Leihgabe der „IG 41 018"
44 381: 1'Eh2, Esslingen 1941/4446, 1977 ex DB 043 381/44 381, Leihgabe Fa. Sommer, Emmering
50 778: 1'Eh2, Henschel 1941/25862, 1982 ex DB 050 778/50 778
50 955 1'E h2, Krupp 1941/2320, 1990 ex Heizlok LIW Demmin, ex DR 50 1955
50 2146 1'E h2, Anglo-Franco-Belge 1943/2568, 1990 ex DR
50 4073 1'E h2, VEB Lokomotivbau KM Babelsberg 1960/124073, 1990 ex Heizlok LIW Demmin, ex DR 50 4073
50 0072 1'E h2, Krauss-Maffei 1940/15832 ex 50 481, 1957 Rekonstruktion zu 50 3502, ab 1971 50 0072-4, 1991 ex DR
52 3548: 1'Eh2, Krauss-Maffei 1936/15585, 1987 ex DR 52 3548
64 419: 1'C1'h2t, Esslingen 1937/4312, 1985 ex DB 064419/64419
89 837: Cn2t, bayr R 3/3-Nachbau, Krauss 1921/7917, 1983 ex Grazer Schleppbahn; 1921–25 Bayern 4737, 1925-45 DR 89 837, 1945-56 ÖBB 89 837
94 1697: Eh2t, BMAG 1924/8401, 1980 ex DB 094 697/94 1697
»Grüner Heiner«: Bn2t, Krauss 1929/8478, 1986 ex MEC Nördlingen, 1929–71 Portland Blaubeuren, 710 mm Spurweite

Dieselloks
Köf 6501: B, Gmeinder 1959/5135, 1985 ex DB 323 683/Köf 6501
DWK 1: B, 110 PS, DWK 1939/639, 1986 ex Kraftwerk Anglberg, 1939-45 Munitionsfabrik Geretsried, 1945–57 IVG Geretsried
OLCHING: B, Deutz 1916/2692, 1974 ex Holzstoff-Fabr. Olching
RUDI: B, Windhoff 1924/144, 1978 ex Städt. Bauamt München
Kö 0116: B, Windhoff 1935/276, 1985 ex Basalt AG Ortenberg, 1935–61 DR/DB Kö 0116
V 36 211: C, BMAG 1942/11460, 1988 ex VTG Milbertshofen 6, 1942–45Wehrmacht, 1945–56 DR/DB V 36 211, 1956–66 Unterhausen
V 105: B, Ardelt 1938/28, 1988 ex Kalkstickstoff Saal A2
o Nr.: B, Deutz 1938/22759, 1988 ex Monforts Mönchengladbach
o. Nr.: B, Demag, 1989 ex Spielplatz Unterhaching

Elloks
194 192: Co'Co', Krauss-Maffei 1956/18185, 1989 ex DB 194 192/E 94 192
E 36 02: 1'C2', Krauss 1914/8112, 1980 ex DB-Schneepflug München 6453; 1914–25 bayr EP 3/6 20 102, 1925–41 DR E 36 02
110 005: Bo'Bo', Henschel 1952/18467, Leihgabe DB
Nr. 4: Bo, Jung 1965/13832, 1989 ex Siemens-Güterbahn, Berlin Nr. 4

Triebwagen
VT 215 »VT 98 9522«: AA, Uerdingen 1955/60262, 1984 ex DB 798 522/VT 98 9522
VT 92 501: B'2', MAN 1951/140522, Leihgabe DB
VT 52: A1, Uerdingen 1959/65316, 1989 ex Museumseisenbahn Paderborn, 1959–87 Hersfelder Kreisbahn

Fotos: A. Braun, München

Dr. Rolf Löttgers

Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel

Wohl kaum einem Eisenbahnfreund sind »Spitzmaus« bzw. »U-Boot« und »Kommißbrot« völlig fremd, Spitznamen für die DWK-Triebwagen der 20er Jahre. Der Autor hat sich der Geschichte des Herstellers und seiner legendären Fahrzeuge angenommen und in jahrelanger beharrlicher Forschungsarbeit eine Dokumentation geschaffen, wie sie als Beispiel für ähnliche Arbeiten bezüglich der Verbrennungstriebwagen anderer Werke dienen könnte.

Entstanden durch Umstrukturierung einer »Kaiserlichen Torpedowerkstatt« nach dem Ersten Weltkrieg wird – weiterhin in staatlicher Hand – ein Triebwagenbau entwickelt, der anderen Herstellern gegenüber für sich den Vorteil hat, schon vorher auf Serienproduktion eingerichtet gewesen zu sein, andererseits niemals Eisenbahnfahrzeuge im Programm gehabt zu haben. Dadurch kann der Neuling unvoreingenommen die Aufgaben angehen und beispielsweise von vornherein die ihm vertrauten Metallwerkstoffe zum Einsatz bringen, ohne etwa in traditioneller Weise Wagenkästen in Holz auszuführen.

Trotz ihrer Erfolge bei deutschen Privatbahnen wie auch im Ausland und der Einführung von Sauggasgeneratoren haben die Deutschen Werke Kiel nur relativ kurze Zeit Triebwagen in Serie gebaut. Ihre Zeit lag zwischen 1922 und 1926. Neben späteren Einzelfahrzeugen lag das Hauptgewicht bis in die späten 30er Jahre im Motoren- und Getriebebau und der Lieferung kompletter Antriebe für Fahrzeuge anderer Hersteller. In Zusammenarbeit mit der AEG gründete man eine »Tochter«, die Triebwagen A. G. (TAG).

Als damalige Höchstleistung ist die Anwendung des benzinelektrischen Prinzips in dem seinerzeit recht bekannt gewordenen Triebwagen der Kleinbahn Freienwalde – Zehden zu nennen.

Über die Entwicklung der Triebwagenproduktion hinaus wird schließlich in mehreren Kapiteln eingehend Auskunft über die Einsätze von »Kielerwagen« bei deutschen und ausländischen Bahnen gegeben (Dänemark und die Niederlande lagen an der Spitze). Hier erfährt der Leser gleichzeitig interessante Details aus der Geschichte der betreffenden Bahnbetriebe einschließlich solcher auf dem Gebiet der heutigen neuen Bundesländer.

Zahlreiche Übersichtszeichnungen wird besonders der Modelleisenbahner dankbar begrüßen, und die vielen (220!) Fotos von Laien und Fachleuten stellen einen ausgesprochenen Leckerbissen für »Spezis« dar. Zur Abrundung dieser weitgehend vollständigen Arbeit über den Kieler Triebwagenbau dienen das Lieferverzeichnis, sehr umfangreiche Literaturangaben wie auch ein Stichwortregister. Das in seiner Art einmalige Werk ist einschlägigen Interessenten sehr zu empfehlen.

248 S., 261 Abb., zahlr. Tab., Uhle & Kleimann, Postfach 15 43, W–4990 Lübbecke 1, DM 48,–

Josef Högemann

Die Teutoburger Wald-Eisenbahn

Der Autor hat mit seinem Werk nicht nur einen Band für die Freunde der Eisenbahn, sondern ein Heimatbuch im besten Sinne geschaffen und einer bedeutungsvollen Privatbahn bereits zu ihren Lebzeiten ein Denkmal gesetzt. An Hand vieler wiedergegebener Dokumente und Aufzeichnungen erlebt der Leser das Werden und Wachsen eines interessanten Verkehrsbetriebes am südlichen Rand des Teutoburger Waldes mit. Der Bau der Bahn, abzweigend in Hövelhof von der Staatsbahnstrecke Paderborn – Bielefeld – Osnabrück als Privatunternehmen wurde erforderlich, da die Regierung wegen nur geringer Bevölkerungsdichte und schwacher Wirtschaft desinteressiert am Bahnbau war. Akzeptable Einnahmen waren aber hier nicht zu erwarten. Nach vielen, auch von zahlreichen anderen Klein- und Privatbahnen bekannten Schwierigkeiten bei Planung und Finanzierung wurde die Firma Vering & Waechter mit dem Bahnbau beauftragt. Hauptinteressenten waren die Zement- und Kalkindustrie bei Brochterbeck.

Die Aktiengesellschaft wurde am 17. Juni 1899 nach Erteilung der Bau- und Betriebskonzession gegründet, und schon am 1. November 1900 konnte der Streckenabschnitt Gütersloh – Laer dem Verkehr übergeben werden. Laer – Ibbenbüren folgte am 19. Juli 1901 und schließlich Gütersloh – Hövelhof am 19. April 1903. Damit hatte die Bahn für Jahrzehnte ihre größte Länge erreicht. Nur 1967 kamen nochmals 3 km durch die Zuführungsstrecke Harsewinkel – Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) hinzu.

Es folgen eingehende Streckenbeschreibung, Bahnhofslagepläne, Zeichnungen von Dienstgebäuden und viele historische wie aktuelle Fotos. Umfangreiche Kapitel sind dann der Betriebsentwicklung unter Vering & Waechter bis 1915, der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Aktiengesellschaft bis 1945 und dem DEG-Konzernverband gewidmet.

Ebenso kommen nicht die Betriebsmittel zu kurz, denn Dampf- und Dieselfahrzeuge wie auch der umfangreiche Wagenpark finden ihre Würdigung. Allein der Umfang von 304 Seiten mit insgesamt 266 Fotos, davon 35 in Farbe, läßt die Fülle des gebotenen Materials bis zur Bahnpost und dem Busverkehr erahnen. Da nimmt es nicht Wunder, wenn hier und da Wiederholungen festzustellen sind. Gleiches läßt sich zu den Fotos sagen, deren Qualität nicht in allen Fällen zu loben ist. Weniger wäre zum Teil mehr gewesen. Die aufgewendete Mühe und Kleinarbeit des Verfassers hat jedenfalls zu einem unbedingt empfehlenswerten Ergebnis geführt!

304 S., 266 Abb., zahlr. Tab., Uhle & Kleimann, Postfach 15 43, W–4990 Lübbecke 1, DM 48,–

Richard Mauterer

Semmeringbahn

Daten • Fakten • Propaganda

Es gibt wohl keine europäische Gebirgsbahn, die so bekannt ist wie Österreichs Semmeringbahn. Über sie wurde schon so viel berichtet, daß an dieser Stelle auf Einzelheiten einzugehen, überflüssig erscheint. Richard Mauterer hat Vergangenheit und Gegenwart der Semmeringbahn unter einem anderen Aspekt aufgeschrieben. Er hat erstmalig den Versuch unternommen, die in bisherigen Veröffentlichungen aufgetauchten Widersprüche zu klären und sich an Hand einer kommentierten Bibliographie bemüht, dem Wirrwarr in der Eisenbahnliteratur ein Ende zu bereiten. Diese Kleinarbeit hat sich gelohnt; eindrucksvolle Ergebnisse liegen vor. Einmal mehr wird bewiesen, wie wenig mitunter Angaben der Realität standhalten, die einfach ohne überprüft zu werden, abgeschrieben werden. Die Kapitel »Vorgeschichte«, »Baugeschichte«, »Die Semmeringbahn – Fakten und Propaganda« und »Bahnanlagen« beweisen das immer wieder. Wenig anspruchsvoll sind die graphische Gestaltung des Buches und der Druck der Schwarzweiß-Bilder. Gleispläne nehmen viel zu viel Platz ein, auch die Farbfotogestaltung (nicht -auswahl!) läßt Wünsche offen. Dennoch: Für die Semmeringbahn-Fans ist dieses Buch eine Bereicherung.

168 S., 137 Abb., Verlag Signale, Heblergasse 29, A–1160 Wien, DM 68,–

Benelux Rail

Seit 1981 erscheint quasi als Periodikum der Titel Benelux Rail (Format 250 x 175 mm, Pappband, 112 bis 120 Seiten, über 200 s/w-Fotos, etwa 20 Farbaufnahmen), herausgegeben vom Schweden Frank Stenvalls. Die bisher erschienen Bände 1 bis 4 umfassen je zwei Jahre, beginnend mit Benelux Rail 1 (1978 – 1979). Dargestellt werden für die Bahnverwaltungen Belgiens, der Niederlande und Luxemburgs (je gesondert) eine Triebfahrzeugübersicht einschließlich der Neu- und Umbauten sowie der Ausmusterungen, Fotoszenen aus dem täglichen Betriebsdienst, über Sonderzüge, Museumsbahnen zum Thema Mensch und Bahn, zum grenzüberschreitenden Verkehr, über Werk-, Straßen- und Untergrundbahnen. Alle Bände sind in holländisch und französisch getextet und gegen 32,50 (Bände 1 bis 3) bzw. 39,50 Gulden (Bände 4 und 5) bei der Uitgeverij 't Nijvere Lezerke, Postbus 233, NL 6400 AE Heerlen zu haben. Band 5 (1986–1987) gibt es für 35,– DM erstmals auch in Deutschland.

Erich Staisch

Das Tor zur neuen Bahn

ICE-Betriebswerk Hamburg mit HIGH-Tech ins nächste Jahrtausend

Im Wettlauf mit den anderen Verkehrssystemen gewinnt die Eisenbahn überall in der Welt an Boden. Es ist eine neue Bahn, die mit den ersten Dampflokfahrten nur noch das Rad-Schiene-System als gemeinsame Komponente kennt.

Nach den großen Erfolgen mit modernen Expreßzügen in Japan oder in Frankreich setzt nun auch die Deutsche Bundesbahn zum Sprung ins 21. Jahrhundert an. Ihre Zauberformel heißt ICE und steht für InterCityExpreß-Züge. Das Zeitalter der Höchstgeschwindigkeit begann und wird bald zum Alltag gehören.

Im Gegensatz zu früheren technischen Innovationen bei der Bahn handelt es sich jetzt um die Einführung eines völlig neuen Systems, mit neuen oder neu ausgebauten Strecken und futuristisch anmutenden Triebzügen digital gesteuerte Kraftpakete von über 400 Meter Länge und mit Sitzplätzen und Luxuskomfort für 800 Fahrgäste, die zum Beispiel zwischen Hamburg und Frankfurt nur noch 3 1/2 Stunden unterwegs sind.

Entscheidend für das Funktionieren dieses High-Tech-Angebotes und die Sicherheit aber ist das Vorhandenseins eines "Heimathafens", im Fachjargon Betriebswerk genannt. Und dieses ICE-Betriebswerk ist in Hamburg entstanden - ein Werk der Superlative. Schon äußerlich faszinieren die Außenmaße der Halle: 430 m lang und 65 m breit, Platz also für vier Fußballfelder. Jeweils acht komplette ICE-Züge können hier gleichzeitig gewartet werden, und das in einem unglaublichen Arbeitsakt von jeweils nur 60 Minuten. Rund 150 Menschen arbeiten dabei gleichzeitig auf drei Ebenen, jeder ein Spezialist, wobei die Diagnosedaten aus dem Bordcomputer des Zuges, unterwegs automatisch eingegeben, bei der Fehlersuche helfen.

Die traditionsreiche Eisenbahn ist auf einem neuen Weg. Und dieser zukunftsträchtige Weg wird in diesem offiziellen Band der Deutschen Bundesbahn zur Eröffnung des ICE-Verkehrs in informativen Texten und mit vielen prächtigen Farbabbildungen in all seinen Aspekten dargestellt.

Ernst Kabel Verlag GmbH Hamburg, 140 Seiten, Großformat, ca. 120 Abbildungen, farbig, dreisprachige Zusammenfassung und Bidlegenden (deutsch, englisch, französisch), gebunden, DM 39.80

Erstes Video des Reichsbahn-Filmstudios

Leipzig Dresdner Eisenbahn

1925 gegründet, ist das Reichsbahn-Filmstudio wohl das älteste Industrie-Filmstudio Deutschlands. Nach der Wende in der DDR entschlossen sich die Mitarbeiter des Studios, ihren Eisenbahnfreunden erstmal ein eigenes Video unter marktwirtschaftlichen Bedingungen anzubieten, nachdem in den Jahren zuvor die besten Filmthemen für einen Apfel und ein Ei gegen harte Devisen weggegeben werden mußten.

Das Videoband enthält drei Filme:

- Die erste deutsche Ferneisenbahn.

Es wird die Entwicklung der Strecke Leipzig – Dresden von ihren Anfängen bis zur Gegenwart nachvollzogen. Markante Bauten und Streckenabschnitte werden vorgestellt, wie Leipzig Hauptbahnhof, Althen, der Einschnitt bei Machern, die Muldebrücke Wurzen, die Elbebrücke Riesa, der Oberauer Tunnel usw. Ebenso wird auf die wirtschafliche Bedeutung dieser Strecke für Sachsen eingegangen.

- Die Geburt der SAXONIA. 1838 hat Prof. Schubert in Übigau bei Dresden die erste deutsche Lokomotive, die SAXONIA, gebaut. Aus Anlaß des 150. Streckenjubiläums und damit der SAXONIA ließ die Deutsche Reichsbahn das historische Fahrzeug nachbauen. Hauptdrehorte für den SAXONIA-Film wurden daher die Bauorte Raw Halle, Dampfkesselbau Übigau, Bw Neustrelitz und Bw Leipzig Süd. Da das DR-Filmstudio das einzige Filmteam war, das den Nachbau von Anfang an begleitete, ist eine historische wertvolle Exclusiv-Dokumentation entstanden.

- Die Fahrzeugparade in Riesa. Am 8. und 9. April 1989 waren in Riesa etwa 300 000 Menschen Zeugen einer Fahrzeugparade, die in ihrem Umfang und in ihrer Vielfalt wohl einmalig bleibt. Das Reichsbahn-Filmstudio hatte vier Kameras eingesetzt. Dadurch war eine besonders abwechslungsreiche Schnittfolge dieses begeisternden Spektakels möglich.

Alle drei Filme werden auf einer VHS-Kassette mit 60 min Spieldauer für 98,– DM zuzüglich 2,80 DM Verandspesen angeboten. Interessenten wenden sich an das Reichsbahn-Filmstudio, Bürgerheimstraße 8/10, O-1130 Berlin. Der Ansturm auf das Video war groß, so daß die erste Auflage rasch vergriffen war. Inzwischen liegt die zweite Auflage vor. Leider ist die Zukunft des Reichsbahn-Filmstudio nach monatelangem Hin und Her bis heute ungeklärt.

Wolfgang Messerschmidt

Lokomotivtechnik im Bild

Als "Eintrittskarte in die Welt der Lokomotivtechnik" versteht Wolfgang Messerschmidt seinen Bildband über Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven. Mit dem Ziel, das Auge zu beeindrucken, illustriert er mit mehr als 260 Fotografien und technischen Zeichnungen auf über 220 Seiten Lokomotivtechnik von einst und heute. Obwohl auf historische Zusammenhänge verwiesen wird, unterscheidet sich dieses Buch von typischer Eisenbahnliteratur. Aus der Sicht eines Lokomotivkonstrukteurs (Maschinenfabrik Esslingen) schildert Messerschmidt verschiedene Lokomotivbaugruppen, ohne theoretisch zu werden. Themen wie die Rad-Schiene-Problematik, Antriebskonzeption, Kessel-, Maschinen- und Motorentechnik, Fahren und Bremsen, Lokomotivgestaltung und ausgewählte technische Betriebspraxis werden dem Leser populär angeboten. Vor allem sollen Eisenbahn-Praktiker und alle diejenigen angesprochen werden, die von den Wunderwerken der Lokomotivtechnik beeindruckt sind.

Schon beim Durchblättern offenbaren sich Schwächen. Dem Wißbegierigen bleiben entscheidende Informationen vorenthalten: die Besonderheit manch einer abgebildeten Lokomotive ist nur mühsam zu ergründen. Bildunterschriften sind kein Standard, ein Sachwortregister fehlt. Die typografisch inkonsequente Gestaltung läßt filigrane Abbildungen klein und manch weniger Aussagekräftiges riesig erscheinen. Komplizierte Formulierungen erschweren an vielen Stellen das Verstehen des Textes. Mitunter werden bei der Lektüre Fragen aufgeworfen, deren Beantwortung man sich beim Studium solch eines Buches erhofft. Messerschmidt räumt ein: "Das Vorhaben, im gedrängtem Rahmen eines Bildbandes wesentliche Teile der Lokomotivtechnik vorzustellen..., kann keinen Anspruch auf absolute Vollständigkeit erheben."

222 Seiten, 260 Abbildungen, Zeichnungen und Skizzen, Motorbuchverlag Stuttgart, PSSF 103743, Böblinger Str. 18, W-7000 Stuttgart 1, DM 59,-

BDEF-Jahrbuch 1991

Jedes Jahr zum BDEF-Verbandstag (Himmelfahrt) erscheint das Jahrbuch des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde mit dem Programm für diese Tagung. 1991 fand der Verbandstag dieses Dachverbandes im Ruhrgebiet statt. Der Hauptteil des Nachschlagewerkes umfaßt viele Informationen über das Ruhrgebiet und seine Verkehrsträger. Ein wichtiger Bestandteil des Jahrbuches, wie in jedem Jahr ist die Aufstellung aller dem BDEF angeschlossen Vereine mit den Anschriften, Gründungsdaten, Mitgliederzahlen und Zusammenkünften.

In dem 1991er Jahrbuch sind auch bereits die ersten Vereine aus den neuen Bundesländer, die dem BDEF beigetreten sind, aufgeführt.

Uhle & Kleimann Druckerei und Verlag, 304 Seiten DIN A 5, 119 sw-Fotos, 15 Farbfotos, farbiges Titelfoto, DM 15.-

Modell Eisen Bahner

Demontage 1

Alkalischwellen

Bahngesellschaften werden mitunter vom Unglück heimgesucht. Das können Naturkatastrophen sein oder Unfälle. Menschliches Versagen wird dann als Ursache angegeben, oder technisches Versagen. Wer oder was versagte aber, als plötzlich tausende, zehntausende, hunderttausende frisch verlegter Betonschwellen bei der DR zu zerbröckeln begannen? MEB auf heißer Spur.

Demontage 2

Konfiszierte Strecken

Das Foto von 1958 zeigt einen Gleisstumpf in Anklam. Von hier führte bis 1945 die Strecke nach Leopoldshagen der ehemaligen privaten Mecklenburg–Pommerschen Schmalspurbahn. Abgebaut 1945 als Reparationsleistung.

Bis zur Wende durfte in der DDR die Demontage auf dem Gebiet der ehemaligen sowjetischen Besatzungszone nur zwischen den Zeilen erwähnt werden. Bernd Kuhlmann bringt Tatsachen, Statistiken und Zusammenhänge über den Abbau der Eisenbahnstrecken im Osten Deutschlands, wie sie bisher kaum jemand kennt.



Schwebeseilbahn Dresden

Vor sieben Jahren schien der Exitus der 83 Jahre alten weltweit bekannten Dame in Loschwitz nur noch eine Sache weniger Unterschriften zu sein. Doch Totgesagte leben lange. Am 31. Mai feierte die 90jährige in rüstiger Frische die Wiedergeburt. MEB feierte mit.

MEB-Leseranlage

Eine Flut von Zuschriften ist noch auszuwerten. Daher können wir die Aktion MEB-Leseranlage erst im nächsten Heft fortsetzen.

Die Magnetbahn in Berlin

Seit 1984 sorgte die Berliner Magnetbahn für Schlagzeilen. Eine Alternative in Sachen Personennahverkehr sollte aufgezeigt werden. Nun wird die Versuchsbahn abgebaut. Sie steht der 1961 stillgelegten und nun für den Wiederaufbau vorgesehenen U-Bahnstrecke in Richtung Krumme Lanke im Wege. MEB berichtet über Technik, Vergangenheit und Zukunft des Magnetsystems in Berlin.



Eine Lokomotive auf der Straße

In Heiligenhaus bei Düsseldorf wird die sogenannte MINI-LOK produziert. Es ist ein Fakutativfahrzeug, ein Vehikel sowohl für die Straße als auch für die Schiene. Ein Bericht von Christian Fricke.

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rolf Jünger · Dietmar Lehmann · Lutz Neve · Andreas Petereit
Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz

Verlagsleiter
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link · Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin



Zunehmend rollen 118er aufs Abstellgleis. Ausgenommen sind noch die 118.6 bis 118.8. Auf dem Foto: Personenzug mit der Lokomotive 118 778 beim Verlassen des Benshausener Tunnels am 10. Juli 1984. *Foto: Rudolf Heym, Suhl*